المملكة العربية السعودية

السكان وتنمية الموانئ السعودية
على البحر الأحمر

إعداد
الدكتور محمد أحمد الرويثي

الرياض
١٤٠٢هـ - ١٩٨٢م

٢٩ - مطبوعات دارة الملك عبدالعزيز

السكان وتنمية الموانئ السعودية على البحر الأحمر

اعداد

الدكتور محمد أحمد الرويثي

الرياض
١٤٠٢هـ - ١٩٨٢م

٢٩ - مطبوعات دارة الملك عبدالعزيز

Twitter: @sarmed74 Sarmed- المهندس سرمد حاتم شكر السامرائي
Telegram: https://t.me/Tihama_books قناتنا على التليجرام: كتب التراث العربي والاسلامي

بسم الله الرحمن الرحيم

Twitter: @sarmed74 Sarmed- المهندس سرمد حاتم شكر السامرائي
Telegram: https://t.me/Tihama_books قناتنا على التليجرام: كتب التراث العربي والاسلامي

Twitter: @sarmed74 Sarmed- المهندس سرمد حاتم شكر السامرائي
قناتنا على التليجرام: كتب التراث العربي والاسلامي Telegram: https://t.me/Tihama_books

تقديم

لا شك أن الموانيء البحرية لأية دولة هي المنافذ التى تطل منها على العالم الخارجى ، وهى الواجهة التى تعكس مدى تقدم هذه الدولة ورقيّها . وفي هذا البحث الذى تقدم به الدكتور محمد أحمد الرويثى أستاذ الجغرافيا المساعد بكلية العلوم الاجتماعية ـ بجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية لندوة أثر مشروعات التنمية على إعادة توزيع السكان بالاشتراك مع جامعة الخرطوم والاتحاد الجغرافى العالمى في الفترة من ٨ ـ ١٢ مارس سنة ١٩٨٢ آراء واقتراحات جديرة بالبحث والدراسة لتأخذ طريقها الى حيّز التنفيذ .

فقد عرض الباحث كثيراً من الموضوعات المتعلقة بالنهوض بموانئ ومرافئ الساحل الغربى متفاعلة مع الظهير المقابل في الداخل مراعيا في ذلك عوامل الجذب السكانى وتوزيعه ، وقد ذيل هذا البحث بخرائط تفصيلية موضحة .

وقد تبنت دارة الملك عبد العزيز نشر هذا البحث لما فيه من نفع يعود أثره على الساحل الغربى بصفة خاصة وعلى المملكة بصفة عامة ، وإعطاء القارئ صورة عن أحد جوانب النشاط والرخاء الاقتصادى في المملكة .

ندعو الله سبحانه وتعالى أن يبارك الجهود الصادقة لما فيه رقى البلاد وسعادتها .

الـــدارة

مقدمة

تعتبر الموانيء البحرية من أهم مرافق الدولة لكونها المنفذ الاقتصادى للتجارة الخارجية من صادرات وواردات ، وهذا الوصف يجعلها وثيقة الصلة بتنمية الاقتصاد القومى وكفاءة الموانيء وحسن تنظيمها وإدارتها بجعلها واجهة أمامية تعكس مدى التقدم والنمو في الظهير ، وهى أيضا حلقة الاتصال بين النقل البحرى ووسائل النقل الأخرى التى تسجل دائما تقدما كبيرا في الحجم والسرعة ، الأمر الذى يجعل من الضرورى النهوض بالموانيء وتحسين عملياتها لكى تتلاءم مع باقى المرافق المتصلة بها .

وتنمية الموانيء في أى قطاع ساحلى يخضع لأوضاع الظهير السكانية والاقتصادية والتى هى من آثار الظروف الطبيعية السائدة في ذلك الظهير ، حيث يترتب عليها أن يتباين الظهير اقتصاديا ،الأمر الذى يؤدى الى اختلاف توزيع السكان من مكان لآخر ، فيلاحظ أن هناك مناطق يتركز فيها أعداد كبيرة من السكان ، بينما يقل هذا التركيز في مناطق أخرى في حين يكاد ينعدم في مناطق ثالثة ، الأمر الذى يؤدى الى التحكم في تحديد أى من الموانيء المنتشرة في الساحل المقابل للظهير يستحق التطور والتنمية .

والساحل السعودى الغربى الذى تنتشر عليه هذه الموانيء ، يمتد من نقطة تقع شمال مرفأ حقل بحوالى ١٥ كم بجوار الحدود الأردنية السعودية شمالا ، حتى خط عرض ٢٠َ ١٦ْ على مقربة من قرية دويما حيث الحدود اليمنية السعودية جنوبا .

ويبلغ طول الساحل نحو ١٨٠٠ كم وهو ما يعادل ٧٧٫٣٪ من اجمالى السواحل السعودية التى تقدر بحوالى ٢٣٣٠ كم ، و ٥٢٪ من الطول الاجمالى

لسواحل الوطن العربى المطلة على البحر الأحمر ، ٩٪ من اجمالى سواحل الوطن العربى التى تقدر بحوالى ٢٠٤٠٠ كم . شكل (١) .

ويمكن تقسيم الساحل الغربى السعودى الى ثلاثة أقسام متميزة في الاتجاه العام ، القسم الأول يقع على الجانب الشرقى من خليج العقبة ، ويغلب عليه طابع الاستقامة وقلة التعاريج ، الا أنه يحوى العديد من الرؤوس والشروم التى من أهمها شرم دبة ، وشرم مجون ويستخدمان كمراسى للمراكب الصغيرة .

أما القسم الثانى فيبدأ من رأس القصبة ويتجه نحو الشرق حتى بلدة الخريبة التي منها يبدأ **القسم الثالث** الذى يتمثل في الساحل الشرقى للبحر الأحمر ، حيث المظهر العام يكاد يكون خطا مستقيما يتألف من صدع كبير إلا أن هذه الاستقامة تتخللها تعرجات تظهر على شكل خلجان صغيرة أو رءوس وتقطع مصبات الأودية خط الساحل ، حيث يتشرشر ، وفي أماكن أخرى توجد بعض المراسى الطبيعية في المياه العميقة ، وتعرف باسم الشروم وكلها تتوزع في مواضع متفرقة على طول الساحل من رأس الشيخ حميد شمالا حتى مبدى اليمنية جنوبا .

ويقطع الأجزاء الجنوبية منه سبخات وبحيرات ساحلية واسعة ، يضاف الى ذلك الصخور البركانية حول منطقة البرك ، وملاحات جيزان ، مع ملاحظة أن السلاسل الجبلية الساحلية غير موجودة .

وعلى طول هذا الساحل ، يمتد سهل ساحلى متميز باتساعه في بعض أجزائه (٢٥ ـ ٤٠ كم) واختفائه في الأجزاء الأخرى ، وفي معظمه يقع ضمن الأقاليم الصحراوية الجافة التى تتصف بقلة الأمطار وندرة المصادر المائية باستثناء الجزء الجنوبى من الساحل الذى يعرف بتهامة عسير . يضاف الى ذلك الشعاب المرجانية التي تمتد على شكل خطوط طولية موازية وملاصقة للساحل ، متصلة في بعض الجهات ، وتنقطع عند مصبات الأودية الكبيرة وغالبا ما توجد هذه الشعاب مختفية تحت سطح الماء . شكل (٣) .

ومن خلال تحليل عناصر البيئة الطبيعية لمنطقة الساحل ، وجد أن الصورة الحالية للموانىء السعودية ليست نتيجة للظروف الطبيعية بالدرجة الأولى ، فالبيئة الطبيعية هنا تتضمن جوانب ايجابية وأخرى سلبية .

أولا : الجوانب الايجابية :

١ — الشعاب المرجانية المحيطة بالساحل ، لم تقف عائقا أمام منافذ بحرية للمنطقة ، حيث وجد الكثير من المراسى الطبيعية التي قامت بين الشعاب والصخور ، قدرت بأكثر من أربعة عشر شرما في القسم الشمالى ، وسبعة شروم في كل من القسم الاوسط والقسم الجنوبى من الساحل .

٢ — تركز وجود هذه المراسى الطبيعية أمام مصبات الأودية التى تصرف مياهها الى البحر الأحمر ، والتى امتازت بكثرة رواسبها وقلة ملوحتها ، والتى نجم عنها تقطع الشعاب الممتدة بحذاء الساحل مما أدى الى ظهور بعض الثغرات والفتحات في الشعاب المرجانية التي تتخللها قنوات من المياه العميقة ، تصل ما بين عروض البحر والمياه الساحلية حول مصب أحد الأودية . وبعض هذه الثغرات يعبر عنه في بعض المناطق بالمراسى ، ويعبر عنه في مناطق أخرى بالشروم ، وعلى سبيل المثال لا الحصر : شرم المويلح وضباء ، والوجه ، والحسى ، وأملج ، وينبع ، والرايس ، ورابغ ، وأبحر ، وجدة ، والليث ، والقنفذة ، والبرك ، وجيزان .

٣ — وأظهرت دراسة المتوسطات لعناصر مناخ المنطقة من حرارة ورطوبة وأمطار أن هناك تباينا بين أجزاء الساحل ، فالمتوسط الحرارى السنوى يسجل في الوجه حوالى ٢٤ْ م ثم بالارتفاع كلما اتجهنا جنوبا فيسجل في ينبع ٢٥ْ م ، وفى جدة حوالى ٢٨ْ م ، ويزيد على أكثر من ٣٠ْ م في جيزان ، وهذه القاعدة تسرى على الرطوبة أيضا حيث تتراوح الرطوبة النسبية ما بين ٥٤ - ٦٠٪ في كل من الوجه وينبع ، وتزيد على ٦٠٪ في جدة وتأخذ في الزيادة جنوبا حيث تسجل أكثر من ٧٠٪ في جيزان .

وخلال السنة يتعرض الساحل للرياح الغربية التي يصل معدلها ٣٤٪ ، ويليها الرياح الشمالية والشمالية الغربية والرياح الجنوبية الغربية ، وللأنواع هذه ولا سيما الغربية أثر على مياه البحر الأحمر ،فهى تزيد من سرعة الجزر وتقلل من نشاط المد ،مما يؤثر على السفن الداخلة أو الخارجة من الموانى ، فهى تساعد الداخلة وتعرقل الخارجة على عكس ما تقوم به الأنواع الأخرى من الرياح .

أما بالنسبة للأمطار فقد وجد أنها تقل عن حاجة الحياة البشرية في أغلب أجزاء الساحل (٧٠مم في السنة)ما عدا الجزء الجنوبى الغربى ، ولا يكاد أثرها يذكر في الاجزاء الشمالية والوسطى من الساحل ،الأمر الذى يجعل بعض المناطق لا تحصل على حاجتها الكاملة من المياه ، وفي مناطق أخرى لا تتوافر لها المياه ، مما أدى الى الاهتمام بتوفيرها من مصادر أخرى ثابتة ، وقد ترتب على هذا التباين الذى سجل خلال العشر السنوات الماضية متوسطا قدره **٢٩** مم في الوجه ، ١٨ مم في ينبع ، ١٧٢ مم في جدة ، ٨٦ مم في جيزان ،أن أصبح المرعى سائدا في الأراضى الخلفية للموانى الشمالية بينما تنتشر الزراعة في الاجزاء الوسطى والجنوبية .

ثانيا : الجوانب السلبية التى تنعكس في المشاكل والصعوبات العديدة التى من أهمها : -

١ ــ ظاهرة السبخات : التى يتركز معظمها في الجزء الساحلى المحصور بين خطى عرض ٢٠ و ٢٤ شمالا ويندر وجودها خارج هذه المنطقة ، ويبلغ عددها أكثر من ثلاثين سبخة في هذا النطاق الساحلى ، منتشرة على مسافات متقطعة تقدر بأكثر من ٣٠٠كم على طول الساحل ، أى ما يعادل حوالى ١٧٪ من اجمالى طول الساحل الغربى . وهذه السبخات كانت وما زالت تقف عائقا أمام نمو وتوسيع الكثير من مدن موانىء الساحل السعودى الغربى ، وعلى سبيل المثال في الاجزاء القريبة من مدن ينبع ورابغ والليث وجيزان .

٢ ــ الموارد المائية التى ظلت حتى أواخر الثلث الثانى من هذا القرن تقوم

بدور سلبى في حياة هذه الموانىء ، حيث كانت السبب المباشر في اختفاء بعضها وتدهور البعض الآخر (ينبع ، أملج ، الوجه ، ضباء ، المويلح) حيث كان السكان يعتمدون منذ العصور القديمة على مصادر المياه الجوفية ، ممثلة في العيون الطبيعية ، والآبار المحفورة باليد ، والتى قدرت في المنطقة بنحو ٩٣٠٠ بئر ولكن لضآلة كمية المياه من هذين المصدرين ولأدراك السلطات السعودية لأهمية هذا المورد الذى يجب توفيره قبل تنفيذ أى مخطط للتنمية الاقتصادية والعمرانية ، بدأت منذ أوائل الخمسينات تنفيذ برنامج ضخم يتمثل في نقل المياه أولا بواسطة التربينات ثم من مناطق توفرها عبر شبكة من الأنابيب خلال مسافات متباينة تتراوح ما بين ٣٠ ـ ١٢ كم ، الى المدن الساحلية ، وانتهت ببرنامج طموح ليوفرها من مورد ثابت ، فكان الاتجاه نحو التعجيل بتنمية المياه المحلاة (تقطير مياه البحر) .

وبدىء بتنفيذه عام ١٩٦٥ م والذى كانت نتيجته الحالية ١٩٨٢ ، وجود عشر محطات طاقتها الانتاجية ٦٥٩ ألف م٣ من الماء يوميا وهو ما يعادل ٤٠٪ من إجمالى الطاقة الانتاجية للمحطات السعودية التي تبلغ ١٫٦ مليون م٣ . الى جانب توليد طاقة كهربائية ١٩٠٥ ميجاوات .

وتوزع هذه المحطات توزيعا متفاوتا حسب الحجم السكانى لكل مدينة ، والظهير الواقع الى الخلف منها ، وأهميتها في الحياة الاقتصادية . وعلى هذا الأساس استحوذت جدة على ٥٠٪ ، وينبع ٣٧٫٥٪ ، والوجه وضباء أقل من ٩٪ ، ٣٪ على التوالى ، أما بقية المحطات الموجودة في مرافىء حقل وأملج ، ورابغ ، والليث فتسجل أقل من ١٪ من الطاقة الانتاجية ، ويعزى هذا إلى قلة سكان مدن هذه المرافىء .

المبحث الأول

الخصائص السكانية لمنطقة الساحل السعودي الغربي

المبحث الأول

الخصائص السكانية لمنطقة الساحل السعودي الغربي

لعل عنصر السكان يعد من أبرز العوامل على الاطلاق ، بعد الأوضاع الاقتصادية للظهير ، تأثيرا في السياسة الحكومية لتنمية موانىء المنطقة ، ويرجع ذلك إلى أن عنصر السكان يشكل في حد ذاته عنصرا أساسيا من العناصر الأساسية لتنمية هذه الموانىء ، فضلا عن أنه عنصر شمولى مركب ، يتكون من عناصر عديدة ، لكل واحدة منها تأثيره القوى والمباشر على تشكيل ملامح وقسمات التنمية لهذه الموانىء .

إذن فان تحليل الخصائص السكانية لموانىء المنطقة يعتبر من العناصر الهامة في دراسة اتجاهات التنمية في هذه الموانىء حاضرا ومستقبلا . أما المجالات التى سوف نتعرض لمناقشتها في دراسة الخصائص السكانية فهي :

١ — الاحصاءات السكانية
٢ — النمو السكانى
٣ — التوزيع السكانى والكثافة
٤ — التركيب السكانى حسب السن والنوع
٥ — التركيب السكانى حسب النشاط الاقتصادى

١ — الإحصاءات السكانية :

ظهرت الإشارات الأولى عن سكان المنطقة في كتب الرحالة والباحثين الغربيين والعرب . وبعد ثلاثين عاما من الاعتماد على التقديرات المتناقضة ، أجرى أول حصر للسكان في السعودية عام ١٩٦٢ م الا أنه ألغى رسميا ،
١٢٨٢ هـ

وفي عام ١٩٧١م تم إجراء المسح الاجتماعى والاقتصادى للمنطقة الغربية والذى تتضمن تقريرا لعدد سكان الموانىء الواقعة على ساحل البحر الأحمر من حقل حتى القنفذة ، واعتمدت تقديراته على أسلوب العينة الاحصائية . ووضع حد لهذه التقديرات بإجراء أول تعداد في تاريخ السعودية من الناحية الفنية وذلك في سبتمبر ١٩٧٤ . وعلى الرغم من ذلك لا بد من التنويه إلى أن أى أرقام يستشهد بها يجب أن تؤخذ بحذر لأن الكمال والدقة بعيدان عنها ، وأنها لا تستخدم إلا مؤشرات للأوضاع السكانية في هذه المنطقة .

٢ ــ النمو السكاني :

لقد تعرضت المنطقة طوال تاريخها القديم الى تغيرات ديموغرافية مختلفة كان من أهمها الحروب القبلية التى سادت حتى أواخر الثلث الأول من القرن العشرين ، ويمكن القول : إن التغير العام لسكان المنطقة خلال الفترة السابقة كان بين السلبية والايجاب ، إذ تتخلل هذه الفترة بعض التقلبات والصراعات السياسية ، والهجرة منها ، والتى نجم عنها تعرض أعداد السكان الى التذبذب بين الزيادة والنقصان .

وبعد قيام السعودية ١٩٣٢ م تعرضت مدن الساحل الغربى السعودى مثل غيرها من المدن السعودية إلى ثورة مدنية وعمرانية وديموغرافية ، وهذا الوضع يتمشى مع الاتجاه العالمى الذى مرت به معظم المدن العالمية ، ولو أنها اختلفت في التوقيت وسرعة الانتشار من مدينة الى أخرى. فالبعض بدأها في الربع الثانى من القرن العشرين مثل جدة ، وتأخر البعض الى الربع الاخير من هذا القرن مثل ينبع وجيزان وحقل وضباء والوجه وأملج ورابغ والليث والقنفذة .

وارتبط نمو السكان في منطقة الساحل ، مثل باقى المناطق الاخرى السعودية ، التغير الاقتصادى الذى تمثل في تحول البلاد من الاعتماد على الاقتصاد التقليدى (التجارة ـ الزراعة الصيد) إلى الاقتصاد الحديث الذى

يقوم بالدرجة الأولى على البترول منذ اكتشافه ١٩٣٨ ، ودخوله الأسواق العالمية ١٩٤٥ ، حيث حدث ما يعرف بالانقلاب الصناعى والديموغرافى ، الذى تمثل بتدفق البترول وبالتالى المهاجرين من المنطقة وغيرها إلى اقليم البترول الشرقى .

إلا أن الاعتماد الكلى على الايرادات البترولية في خطط التنمية ، أدى الى عودة المهاجرين الى مناطقهم ، وبداية الاستقرار والنمو في هذه المدن ، ورغم الارتباط الموجود بين تدفق البترول وارتفاع معدلات النمو الطبيعى للسكان ، فانه توجد اختلافات محلية بين أجزاء المنطقة في توقيت التغير الاقتصادى وبالتالى التغير الديموغرافى ، أو في تفاوت حجم العوامل الديموغرافية من مواليد ووفيات وهجرة ودورها في النمو السكانى ،وتعد جدة وينبع وجيزان من أبرز الأمثلة على مواكبة التغير الديموغرافى للنمو الاقتصادى القائم على استخراج البترول والصناعات المعتمدة عليه .

وجدول (١) يوضح أن عدد سكان المنطقة بلغوا نحو ٦٦٦ ألف نسمة عام ١٩٧٤ م مقابل ٤٦٢ ألف عام ١٩٧١ م بنسبة تغير خلال الفترة ٤٤٪ أى بزيادة سنوية قدرها ١٤٫٧٪ ، مما يوضح أن معدل النمو السكانى خلال الفترة كان مرتفعا في المنطقة ، ويعزى هذا الى نزوح الكثير من سكان الظهير المجاور (الريف ـ البادية) الى هذه الموانىء حيث جذبتهم مظاهر الحياة الجديدة ، إضافة الى تدفق أعداد كبيرة من الأيدى العاملة المستوردة للمساهمة في خطط التنمية .

إلا أن معدل النمو السابق (أقل من ١٥٪) لم يتحقق بدرجة واحدة في جميع الموانىء ، إذ تختلف حسب موقع وأهمية ومكانة الميناء بالنسبة للظهير ، فنتيجة للهجرة الواسعة من الظهير الزراعى والرعوى سجلت كل من القنفذة ورابغ وضباء أعلى نسبة نمو سكانى سنوية بلغت في هذه المدن ٦٠٪ و ٣١٪ و ٢٨٪ على التوالى ، وتنخفض نسبيا الى ١٨٪ في حقل ، كما بلغت النسبة في جدة ١٦٪ والوجه ١٢٪ والليث ٧٪ ولكنها تتدنى في جيزان الى ١٫٢٪ وينبع

٩ر١٪ وأملج ٢ر١٪ حيث ما زال عامل الهجرة من هذه المرافىء ومدنها الى المدن الأخرى قائما لتدهور الحياة الاقتصادية فيها ، واتجاه خطط التنمية القومية نحو المراكز الرئيسية من المنطقة . شكل (٣) .

وعلى أساس الافتراض بصحة معدل النمو الذىَ ذكر ، يمكن القول بأن الهجرة منذ أكثر من ربع قرن كانت وما زالت تمثل عاملا من عوامل التغيرات السكانية والديموغرافية في هذه الموانىء .

وإذا كانت الهجرة الخارجية بأنواعها تسهم في زيادة جملة سكان السعودية بصفة دائمة أو مؤقتة مع تباين تأثيرها بالنسبة لمناطق السعودية المختلفة فان نتائج الهجرة بين مناطقها (سلبية كانت أم ايجابية) إنما تقوم بعملية إعادة توزيع السكان بين مناطقها بالنقص أو الزيادة ، وعادة ما يصحب عملية إعادة توزيع السكان مجموعة من النتائج الديموغرافية الهامة التى تتصل بتركيب سكان كل ميناء (طاردة او مستقبلة) من حيث السن والنوع وتوزيع السكان بين أوجه النشاط الاقتصادى المختلفة وبنسبة قوة العمل الفعلية الى جملة السكان وغير ذلك من النتائج الهامة .

ولم يكن تأثير تيارات الهجرة الوافدة متشابها بين هذه الموانىء،إد اتجهت الهجرة بصفة أساسية إلى مدن الموانىء الرئيسية والثانوية حيث تركز خطط التنمية فيها بينما كانت نسبة المهاجرين من أى مدن المرافىء محدودة للغاية ، وان كانت الهجرة من الظهير إليها كبيرة جدا ، والواقع أن عدد السكان المحليين يفوق بمراحل عدد المهاجرين في كافة مدن المرافىء الطبيعية ، حيث لا يمثل المهاجرون اليها سوى مجموعة من الموظفين والعاملين في الخدمات (التعليم والصحة) . ولذلك فقد شهدت هذه الموانىء نموا عاليا في معدلاتها السنوية ، لم تشهده الموانىء الرئيسية ، وذلك نتيجة نزوح أعداد كبيرة من سكان المناطق الزراعية أو الظهير الرعوى إليها ، بينما الهجرة الخارجية تكون محدودة (الأثر)، هذا في الوقت الذى تشهد فيه الموانىء الرئيسية هجرة خارجية مكثفة وواسعة ، الى جانب الهجرة الداخلية إليها من المدن والقرى السعودية .

جدول (١) معدل النمو والهجرة في مدن الموانىء السعودية

الميناء	معدل النمو السنوى	معدل الهجرة
جدة	١٥ر٨	١٢ر٨
ينبع	١ر٩	١ر١
جيزان	٢ر١	٠ر٩
حقل	١٧ر٩	١٥ر٠
ضباء	٢٨ر٠	٢٥ر٠
الوجه	١٢ر١	٩ر٠
أملج	١ر٢	١ر٨
رابغ	٣١ر٠	٢٨ر٠
الليث	٦ر٩	٤ر٠
القنفذة	٦٠ر٠	٥٧ر٠
المنطقة	١٤ر٧	١٢ر٠
المملكة	٣ر٠	——

واذا افترضنا أن معدل النمو السنوى لهذه المنطقة ٣٪ وهو معدل النمو الطبيعى للدولة ، فان معدل الهجرة يكون حينئذ ١٢٪ لجملة الموانىء ، و ٥٧٪ في القنفذة و ٢٨٪ في رابغ و ٢٥٪ في ضباء و ٢١٪ في حقل و ٩٪ في الوجه و ٤٪ في الليث ولا أثر له في ينبع وجيزان وأملج ، لكونها من المناطق الطاردة « للسكان » . ويعنى كل هذا أن سكان الموانىء سوف يتضاعفون خلال بضع سنوات ، وهذا أمر مثير في منطقة لا يتجاوز حجم سكانها ١٠٪ من سكان المملكة . وقد تترتب عليه عواقب ديموغرافية خطيرة

من أهمها تحول السكان الأصليين في بعض المدن الى أقلية في مدنهم ، اذ لم توضع ضوابط للتحكم في ثبات الهجرة الوافدة .

٣ — توزيع السكان والكثافة :

أحد المسائل التى تشغل مخططى التنمية في السعودية عامة والمنطقة خاصة ، هى تلك المسألة المتعلقة بتضييق الفجوة السكانية الموجودة بين قطاعات الساحل المختلفة وعلى الأخص قطاع ساحل مدين وظهيره - الأمر الذى جعل توزيع السكان وتركزهم في منطقة الساحل العامل الرئيسى الموجه لسياسة الحكومة في تنمية الموانىء وتطويرها اذ يختلف توزيع السكان من ميناء لآخر ، فيلاحظ أن هناك موانىء تتركز فيها أعداد كبيرة من السكان ، بينما يقل هذا التركز ، في موانىء أخرى ، وهذا يعنى أن سكان الساحل الغربى السعودى غير موزعين توزيعا متوازيا بين موانئه المختلفة .

وان كان عامل السكان يقف وراء السياسة المخططة لتنمية وتطوير هذه الموانىء،الا أن توزيعهم في المنطقة يخضع للواقع الطبيعى . الذى يتألف من مجموعة من العوامل التي تضبط هذا التوزيع والتباين من جزء لآخر سبق إيضاحها في الصفحات السابقة .

فسكان الموانىء للساحل الغربى يبلغون حوالى ٦٦٦ ألف نسمة منهم أكثر من ٥٦٢ ألف نسمة يتركزون في ميناء جدة . وهى تعادل ٨٪ من جملة سكان المملكة وحوالى ٨٤٫٤٪ من جملة سكان موانىء البحر الأحمر السعودية ، وهذا يعزى لموقعها الجغرافى المتوسط ، وموقعها ضمن إقليم المركز الدينى للمسلمين ، الى جانب كونها العاصمة الدبلوماسية والتجارية للسعودية (جدول (٢) .

يأتى ميناء جيزان في المركز الثانى إذ يخصه حوالى ٥٪ ثم ميناء ينبع ٣٪ من إجمالى سكان الموانىء ، الا أنه ينتظر أن يتضاعف أعداد سكان هذين الميناءين بعد تنفيذ خطط التنمية وبخاصة ميناء « ينبع » الذى استهدفت تحويله الى أحد

المناطق الصناعية الرئيسية في المملكة المتخصصة في الصناعات البتروكيماوية .

ولكون بقية الموانىء صغيرة من النمط الذى يعرف بالمرافىء الطبيعية ، يمكن ملاحظة أن مجموعة القسم الشمالى (حقل وضبا ، والوجه وأملج) تضم حوالى ٢٤ ألف نسمة وهو ما يوازى ٣ر٦٪ أما القسم الجنوبى (رابغ والليث والقنفذة) ٤٪ من جملة سكان الموانىء ، والتدنى في أعداد سكان هذه الموانىء يعزى الى ضعف ظهيرها الاقتصادى ، وكون جدة وينبع وجيزان التى توفر لهـــا الكثير من الظروف الجاذبة التى أدت الى أسر أهمية الموانىء الصغيرة ، وتعرقل تنمية وتطور معظمها ما عدا رابغ وحقل التى كان القرار السياسى يقف وراء تنميتها بدرجة ملموسة .

ويرتبط التوزيع العددى للسكان « بالتركيز » وهو ما يعنى اتجاههم الى منطقة واحدة ضمن حدود مساحة معلومة ، وفي منطقة الساحل يتركز السكان في مراكز متباعدة وعلى مقربة من مصبات الأودية حيث تقوم الشروم والخلجان التي اتخذت منافذ بحرية من قِبَل السكان .

وباستخدام معنى لورنز Lurnez Curve يظهر أن نسبة تركزهم في الساحل تساوى ٤ر٦٥٪ وهذا يشير الى الميل نحو التركيز لا التبعثر . الا أن هناك تباين واضح بين إمارات الموانىء وهو ما يوضحه جدول (٣) فتصل مساحة ينبع الى ما يقرب من ١/٤ مساحة المنطقة الا أنه يقطنها أقل من ٨٪ من السكان ، في الوقت الذى يتركز في جدة أكثر من ٦١٪ من السكان في $\frac{١}{١٠}$ من المساحة وتكون متكررة في الامارات الأخرى الا أنها تقترب في كل من رابغ والقنفذة والليث وحقل لاتساع المساحة ، وتقل في إماة جيزان ٨٩ر٢ في المساحة يقطنها نحو ٥٥ر٣٪ من جملة السكان .

والاختلافات الكبيرة في توزيع سكان المنطقة تعكس اختلافات عظيمة في أنماط الكثافة العامة ، فبينما كانت هذه الكثافة في جدة ٢٨٤٦ نسمة / كم^٢ ، نجدها تنخفض إلى أقل من ٢٨ نسمة / كم^٢ في ضباء ، وتتدرج

الكثافات في إمارات الموانىء الأخرى بين هاتين النهايتين ، ويعزى ارتفاعها في الأولى لأهميتها الاقتصادية ولتوفر العوامل الطبيعية والبشرية الجاذبة للسكان ، أما الثانية وما يشابهها الى كبر مساحة هذه الأمارات وقلة سكانها . والظروف الطبيعية القاسية التي تسودها مما جعلها مناطق طاردة للسكان . جدول (٤) وشكل (٤) .

٤ ــ التركيب السكاني حسب النوع والسن :

تحليل قوة السكان وأثرهم في مشروعات التنمية من حيث النوع والسن لها أهمية بالغة باعتبارهما متغيران أساسيان عليهما تقع مسئولية العديد من العلاقات الاقتصادية والاجتماعية التي تتوقف على وجود التوازن بين أعداد النوعين .

وتوضح بيانات الجدول (٥) أن نسبة النوع في الموانىء السعودية على البحر الأحمر مرتفعة ، اذ تسجل بصفة عامة ١٣٤ ، ويعزى هذا الارتفاع إما للهجرة الداخلية أو الهجرة الوافدة ويلاحظ أن هناك تباينا في هذه النسبة نتيجة للظروف المواتية لكل مدينة ميناء ، اذ تتراوح ما بين ١٠٢ الى ١٤٠ وتزداد بازدياد فرص العمل أو الوظائف الخاصة بالرجال دون النساء ، كما يلاحظ في الليث وجدة وحقل (١٤٠ و ١٤٠ و ١٢٥) على التوالى . ولتعرض بعضها الى هجرة قادمة من الظهير المجاور حيث تسجل ١١٨ ، ١١٦ ، ١١٠ في كل من الوجه وجيزان وينبع على التوالى ، وتكون النسبة معتدلة في رابغ والقنفذة وأملج لكونها مراكز استقرار قديمة ولها ظروف اقتصادية تحدد قدرتها على جذب السكان ، حيث سجلت ١٠٥ ، ١٠٢ ، ١٠٢ على التوالى .

ولا يختلف التركيب العمرى لسكان المنطقة كثيرا عن مثيله في بقية جهات المملكة المتطورة ، ويتميز بوضوح ظاهرة شباب السكان ، اذ ترتفع نسبة فئات السن أقل من (١٥) سنة الى حوالى ٤٤ ٪ من مجموع السكان في المنطقة ، الا أنها ترتفع الى ٤٧٪ في ينبع وتنخفض الى ٣٦٪ في الليث .

أما الفئة الوسطى (١٥ - ٦٤ سنة) فتصل نسبتهم الى حوالى ٥٣٪ في المنطقة ترتفع الى أكثر من ٦٠٪ في الليث وتنخفض الى ٤٩٪ في ينبع ، ويرد الانخفاض النسبى في الموانىء الصغيرة باستثناء جدة وجيزان ، الى حركات النزوح منها والتي اتجهت الى المدن الكبرى وبخاصة جدة ، أما فئة كبار السن التى تزيد أعمارهم على ٦٥ سنة فنسبتهم في المتوسط ٣٫٥٪ الا انها تتراوح ما بين ٦٪ و ٣٪ في كل من الوجه وضباء وحقل وجيزان وجدة على التوالى ، وهذه مؤشر لقصر أمد الحياة وقلة الوعى الصحى وانتشار الأمراض . جدول (٦، ٧) .

ومن دراسة توزيع السكان حسب النوع والسن نستخلص الحقائق التالية : -

* ضخامة الأعباء التى تقع على فئات السن الوسطى من أجل إعالة المجموعة الصغيرة السن والكبيرة ، وهذا ما يوضحه الجدول (٨) حيث تتراوح نسبة الإعالة لكل ١٠٠ شخص يعولون حوالى ٩٦ شخصا في الوجه ، ٦٦ في الليث .

* ارتفاع نسبة الذكور في جميع مدن الموانىء ، مع تعادل نسبة الذكور والإناث في أملج والقنفذة .

* وتوزيع الذكور والاناث في هذه الموانىء يعكس الى حد ما الوضع الاقتصادى والاجتماعى في المنطقة ، وأن تفاوت النسبة بين مدن الساحل يدل على أن المهاجرين قد انتشروا في جميع أجزائه بنسب متفاوتة .

٥ — توزيع السكان حسب النشاط الاقتصادى :

وجد أن للعوامل الجغرافية دورا رئيسيا في توجيه أنشطة السكان الاقتصادية ،فالتصور بأن الأنشطة البحرية هى الوظيفة السائدة هنا غير واردة ، إذ أن الحقيقة غير ذلك فليس جميع السكان في هذه المنطقة بحريين أو يعملون

في الموانىء أو في صيد الاسماك ، وإنما هناك أنشطة اقتصادية وغيرها متنوعة وعديدة يزاولها السكان في جهات مختلفة من هذه المنطقة .

وتوضح بيانات الجدول (٩) أن القوة العاملة في المنطقة حوالى ٣٠٪ من سكانها،أى من بين كل ١٠٠ شخص يعتمد ٧٠ شخصا على عمل ٣٠ شخصا ، الا أنها ترتفع الى ٣٢٪ في جدة ، ٣١٪ في جيزان ، ٢٩٪ في ينبع وتصل الى قرابة ربع السكان أو تزيد في حقل وضباء والوجه وأملج ورابغ والليث ، وتزيد على ١٩٪ في القنفذة .

ومن حيث الأهمية لأنواع النشاط الاقتصادى ، نجد في جدة الميناء الرئيسى ، ومركز الثقل السكانى في المنطقة ، يبرز النشاط التجارى والصناعى بنسبة عالية من مجموع العاملين حيث أكثر من ١٠٪ يعملون في الصناعات وهؤلاء يمثلون نحو ٩٣٪ من جملة العاملين في المنطقة ، حيث نجد نسبتهم تتدنى في الموانىء الأخرى الى أقل من ٠٪ ، وذلك لارتفاع نسبة العاملين في الزراعة والصيد بين ٦٥ - ٨١٪ من مجموع العاملين في الموانى الاخرى التى تتميز بظهير زراعى ورعوى تختلف أنماطه حسب ظروف المطر والمياه الجوفية ، وبالرغم من ارتفاع هذه النسبة ، الا أن الواقع يؤكد ضعف الانتاج الزراعى والصيد البحرى مما يدعو الى ضرورة تطوير هذه الأنشطة وحل المشاكل التى تعوق تنميتها . جدول (١٠) وشكل (٥) .

ومن التحليل السابق لأوجه النشاط الاقتصادى في المنطقة يمكن تقسيمها من حيث البنيان الديمو - اقتصادى الى فئتين هما : -

١ — إمارات موانىء ذات تركيب اقتصادى متقدم نسبيا وتتمثل في جدة وجيزان حيث تقل فيهما نسبة العاملين في القطاع الأول وتزيد فيهما نسبة العاملين في القطاعين الثانى والثالث . جدول (١١) .

٢ — إمارات موانىء ذات تركيب اقتصادى تقليدى وتتمثل في إمارات موانىء كل الساحل ما عدا جدة وجيزان حيث تزداد فيهما نسبة العاملين في

القطاع الأول ، بينما تقل نسبة العاملين في القطاع الثانى قلة واضحة مما يدل على أن هذه الميادين لم تطرقها مشروعات التنمية الاقتصادية المتطورة التى يضمها القطاعات الثانى والثالث وهما القطاعان اللذان تعكس نسبة العاملين بهما نسبة التطور أو التخلف الاقتصادى .

المبحث الثانى
الصور الحالية للموانئ

المبحث الثانى
الصور الحالية للموانىء

١ — تطور الموانىء خلال القرن العشرين :

من دراسة المصور الجغرافى للسعودية ، يتضح لنا أنها تملك على ساحلها الغربى ميناء رئيسيا (جدة) وميناءين في فئة واحدة (ينبع - جيزان) مع فارق كبير بينهما من حيث الاعتبار ، ومجموعة من الموانىء الصغيرة المحدودة الأهمية في الوقت الحاضر (حقل ضباء ، والوجه ، وأملج ، ورابغ ، والليف ، والقنفذة) وجميعها لعبت دورا هاما ومؤثرا في الحياة الاقتصادية للمنطقة منذ العصور القديمة وحتى وقتنا الحاضر .

وأهمية هذه الموانىء كمنافذ بحرية حتى أوائل القرن العشرين ، في وقت انعدمت فيه طرق المواصلات ووسائل النقل الحديثة ، كانت محصورة في خدمة ظهيرها الذى يقع في نطاق ضيق لا يتعدى سلسلة جبال الحجاز وعسير شرقا ، ومجالها البحرى لم يتجاوز موانىء البحر الأحمر المصرية والسودانية والحبشية واليمنية ، وفي بعض الأوقات يمتد مجالها ليصل الى بعض موانىء شرق أفريقيا وشرق البحر المتوسط وشبه القارة الهندية .

ومنذ الثلث الثانى من القرن العشرين دخلت البلاد مرحلة من الاستقرار السياسى رافقتها مرحلة من التطور والتنمية الاقتصادية والعمرانية اعتمدت على الايرادات البترولية والتى نتج عنها إعادة توزيع السكان ممثلة في هجرتهم من القرى والبادية والمدن الصغيرة حيث جذبتهم مشروعات التنمية في أجزاء من المنطقة مما جعلها ذات ثقل سكانى انعكست آثاره على تنمية وتطوير الموانىء الرئيسية مثل جدة في أول الأمر وأخيرا ينبع وجيزان حيث العامل السكانى والسياسى والاقتصادى وراء تنميتها وتطويرها .

وبدأت فكرة تطوير وتنمية الموانىء منذ أواخر الأربعينات (١٩٤٧) وكانت في أول الأمر من نصيب «ميناء جدة» الذى وجه له جلّ الاهتمام وذلك لعدة اعتبارات سبق إيضاحها في المبحث السابق، ولم يحظ ميناء ينبع ولا ميناء جيزان بالاهتمام إلا في أوائل الثلث الأخير من هذا القرن عندما توفرت الأسباب الداعية الى ذلك.

وكان من نتائج البرامج والمخططات التى وضعت من أجل تطوير الموانىء أن أصبح «ميناء جدة» في مقدمة الموانىء السعودية ومنطقة حوض البحر الأحمر من حيث الأهمية النسبية لكميات البضائع المفرغة وقدرة الميناء بشكل يجعل من الصعب مقارنته بالموانىء الأخرى.

ونجد ميناءى ينبع وجيزان يحتلان المركزين الثالث والرابع على التوالى بالنسبة للسعودية ويعتبران من الموانىء المساعدة لميناء جدة وقد شهدا تحسنا ملموسا في مرافقتهما. وقد بدأت مشاريع التطوير والتنمية تتجه إليهما منذ أن أشتد الضغط على ميناء جدة خلال السبعينات، رغبة في تخفيف الضغط عليه وإنعاش غيره من الموانىء.

ونظرا لأن ميناء جدة قد أثرت أهميته على الموانىء الأخرى على البحر الأحمر، فقد تلاشت أهمية الموانىء الصغيرة والتى حافظت على دورها بتواضع في استقبال مراكب الصيد والنقل المحلية الصغيرة، وساعد على ذلك ضعف الظهير اقتصاديا وفقره سكانيا، الا أن مشروعات التنمية العمرانية التى أخذت تظهر في المنطقة بعد تأسيس صندوق التنمية العقارى عام ١٩٧٥، ارتفعت الأهمية النسبية لمرفأ حقل والوجه عند مقارنتهما بالمرافىء الأخرى، حيث أنشئ في حقل ما يعرف «بميناء الفريض» الذى خصص لاستقبال السفن المحلية باحتياجات المنطقة من المواد الخام لاستخدامها في الأعمال الانشائية، أما الوجه فلصلاحية موقعه وأهميته للمناطق المجاورة، يستقبل كل شهر عددا من السفن الصغيرة التى تفرغ حمولتها من الأسمنت للتجار المحليين في المنطقة.

٢ ــ طاقة الموانىء خلال الفترة ١٩٧٧ ــ ١٩٨١ م :

ترتب على السياسة الحكومية في تركيز مشروعات التنمية الاقتصادية في مناطق الثقل السكانى آثار هامة انعكست على تطوير وتنمية الموانىء الواقعة ضمن هذه المناطق .

ومن تحليل بيانات الجداول (١٢ و ١٣) تظهر الحقائق التالية : ـ

أ ــ بلغ عدة أرصفة الموانىء السعودية عام ١٩٧٧ ، ٥٧ رصيفا ارتفعت الى ١١٤ رصيفا عام ١٩٨١ بنسبة زيادة قدرها ٢٠٠ ٪ ، وهذا مؤشر على الدور الكبير الذى أصبحت تلعبه الموانىء في خطط التنمية حيث عن طريقها يتم توفير الاحتياجات المختلفة التي تحتاج لها البلاد ، وذلك عن طريق الاستيراد من عالم الفائض الزراعى والصناعى .

ب ــ ولقد كان من نصيب موانىء البحر الأحمر السعودية من هذه الأرصفة ٣١ رصيفا عام ١٩٧٧ م وهو ما يعادل أكثر من ٥٧٪ من اجمالى أرصفة الموانىء السعودية ، مقابل ١٢ رصيفا عام ١٩٦٨ ، ارتفعت الى ٥٨ رصيفا عام ١٩٨١ وهو ما يوازى حوالى ٥١٪ من الاجمالى الكلى للأرصفة .

جـ ــ وللأهمية الخاصة التي يحتلها ميناء « جدة » لكونه ميناء الحج والميناء التجارى الأول في السعودية ، فقد استحوذ على ٢٧ رصيفا من مجموع أرصفة الموانىء السعودية لعام ١٩٧٧ ، أى ما يعادل ٤٧٪ ، ارتفع عددها عام ١٩٨١ الى ٤٥ رصيفا .

د ــ وقد ترتب على زيادة عدد الأرصفة ، الارتفاع السريع في طاقة التفريغ الاجمالية فبلغ حجم البضائع التى استقبلتها الموانىء السعودية عام ١٩٧٧ م ، ٢٧ مليون طن ،كان منها أكثر من ٦٣٪ عن طريق موانىء البحر الأحمر،استحوذت عليها جدة وينبع وجيزان ، خص ميناء جدة وحده ٥٧٪ ، ٦٫٥٪ سجلتها ينبع وجيزان من إجمالى

الواردات المذكورة ، ارتفعت نتيجة لارتفاع عدد الأرصفة إلى حوالى ٦٠ مليون طن عام ١٩٨١ ، تمكنت موانىء البحر الاحمر السعودية خلالها أن تؤمن أرصفتها وحدها طاقة اجمالية قدرها ٣٦٫٧ مليون طن في ذلك العام ١٩٧٧ وهو ما يوازى حوالى ٦٢٪ من الاجمالى .

ومن ناحية أخرى تشير البيانات الاحصائية المتوفرة ، انه عن طريق هذه الموانىء تم استيراد ما يزيد على ٦٣٪ من اجمالى الواردات السعودية لعام ١٩٧٧ ، خص ميناء جدة ما يوازى ٥٧٪ وينبع ٤٪ وجيزان ٢٫٦٪ من اجمالى الواردات العام .

ولو أخذنا الأهمية النسبية لاجمالى الواردات عن طريق الموانىء السعودية على البحر لوجدنا ميناء جدة يحتل المركز الأول حيث سجل ٩٠٪، يليه ينبع ٥٫٧٪ ، وجيزان ٤٫٣٪ من اجمالى واردات هذه الموانىء .

وعن طريق ميناء جدة تم استيراد ٨٠٫٥٪ مواد غذائية ، ٥٠٫٥٪ مواد انشائية و ٥٧٫٥٪ بضائع أخرى ، ٨٨٫٥٪ ثروة حيوانية من اجمالى واردات الموانىء لكل سلعة من هذه السلع .

ونتيجة لهذه الأهمية ، يمتد ظهير Hinterland ميناء جدة ليغطى أنحاء السعودية ، حيث ترتبط بها بشبكة الطرق البرية المعبدة ، إلا أنها تتنافس مع الدمام في الأجزاء الوسطى من البلاد .

أما ينبع فلا يتعدى ظهيرها المدينة المنورة، وجيزان منطقة عسير ونجد ، ولا يتعدى حدود الامارات الساحلية بالنسبة للموانىء الصغيرة ، لكون أهمية موانىء جدة وينبع وجيزان قد طغت عليها وأسرت أهميتها حتى أن معظمها أصبح من الاراضي الخلفية التابعة . شكل (٦) .

وهذا تطلب امتداد مجالها البحرى الى معظم موانىء العالم والتى يمكن تحديدها بثلاثة مجالات هى : -

١ — **مجال بحرى أدنى** : ممثلا في موانىء الاقطار المجاورة مساهمته بحوالى ٤٪ .

٢ — مجال بحرى أوسط : ويمكن تقسيمه الى مجموعتين :

أ — موانىء دول غرب وشرق أوربا وتخصها ٤٥٪ .

ب —موانىء أقطار جنوب شرق آسيا وتخصها ٦ر٢٥٪ .

٣ — مجال بحرى أقصى : تستحوذ عليه موانىء الولايات المتحدة وكندا بحوالى ٦ر٢١٪ ، واقيانوسيا ٥ر٣٪ من اجمالى الواردات جدول (١٤) .

٣ — مركز الموانىء على المستوى القومى والاقليمى :

وخلال العصور التاريخية التى مرت على المنطقة ، احتلت هذه الموانىء مركزا على المستويين القومى والاقليمى ، تعرض للصمود فترة والهبوط أخرى . تبعا للظروف السياسية والاقتصادية التى اجتاحت المنطقة ، والتى استقرت بظهور السعودية على الخريطة السياسية ١٩٣٢ ، والذى انعكست آثاره على نمو هذه الموانىء وتطورها السريع ، واستمرت هذه برفقة النمو والتطور السكانى الذى أخذت تشهده السعودية .

والاحصاءات المتوفرة توضح أن ميناء جدة احتل المركز الأول بين موانىء المملكة من حيث استقبال السفن إذ خصه ٥٦٪ ، واحتلت ينبع المركز الثالث ٥ر٨٪ وجيزان الرابع ٥ر٤٪ من أعداد البواخر الواصلة . وعلى مستوى حوض البحر الأحمر يأتى ميناء جدة في المقدمة من حيث عدد الأرصفة ، وحجم البضائع المفرغة ، ومتوسط طاقة التفريغ ، وهذا ينطبق على ينبع وجيزان اللتين احتلتا المركزين الرابع والسابع على التوالى .

المبحث الثالث

مقومات تنمية الموانئ

المبحث الثالث
مقومات تنمية الموانىء

والتنمية المشتركة بين الموانىء واستثمار البيئة المجاورة اعتمد على بعض المقومات الجغرافية للبيئة المحلية بشقيها الطبيعي والبشرى ، والتى كان البعض منها سببا وراء الصور الحالية التى وصلت اليها هذه الموانىء ، ويمكن إجمالها فيما يلي :

١ — **اقتصاديات الموقع** : ترتب على الموقع الجغرافى الذى تحتله هذه الموانىء عدة نتائج أخذت بعين الاعتبار عند التخطيط لتنمية هذه الموانىء وأهمها :

أ — وقوعها على أهم طريق بحرى عالمى يربط بين الشرق والغرب ، منفذهُ الشمالى قناة السويس - والجنوبى مضيق باب المندب .

ب —الظهير المجاور لهذه الموانىء ، تميز بتباينه الاقتصادى ، حيث يضم الأنشطة الرعوية والزراعية والتجارية والسياحية والمعدنية .

جـ —انتشار الموانىء بهذه الصورة أعطى الفرصة في اختيار بعضها للتركيز عليه في أداء وظائف معينة ، كاتخاذها مراكز لبعض الصناعات أو موانىء تصدير واستيراد .

د — تميزها بقربها من أسواق الاستهلاك العالمى ، إلى جانب قربها من مناطق المواد الخام المعدنية والزراعية والرعوية مما يشجع على استثمارها ، لأن هذا سيقلل من تكاليف نقل المواد الخام ويؤدى الى انخفاض أسعارها بعد التصنيع ويجعلها قادرة على منافسة غيرها .

هـ ــ والموقع الجغرافى هذا ساعد على اكتشاف أهمية بعض الموانىء ، وفي تفضيل بعضها على الآخر، وفي التخلى عن تطوير بعضها رغم المعرفة والأهمية المحلية لها قديما، وكونها الآن مراكز عمرانية ، فعلى سبيل المثال ، أعطيت الأهمية في أول الأمر لتطوير ميناء جدة في أوائل الخمسينات ، ثم شمل التطوير في منتصف الستينات ميناءى ينبع وجيزان للحاجة إليهما من أجل تخفيف الضغط على ميناء جدة .

و ــ أما بالنسبة للموانىء الصغيرة (المرافىء) سواء الشمالية أو الجنوبية ، فنتيجة لموقعها في مناطق تميزت بضعف ظهيرها من الناحية السكانية ، فقد تأخرت عملية تنميتها وتطويرها رغم قدمها وأهميتها التاريخية .

٢ ــ **الظروف الطبيعية** : كانت تمثل أحد العقبات التى وقفت أمام نجاح أو فشل تطور معظم الموانىء ، لما لها من أثر كبير على مجريات الحياة في مدنها . والعامل الهيدرولوجى كان وما زال أهم عامل مؤثر في نمو وتطور أو تدهور واضمحلال أى ميناء في المنطقة، اذ أن قلة كميات المياه الجوفية وندرتها في بعض أجزاء المنطقة كانت سببا وراء اختفاء بعض الموانىء الصغيرة مثل الجار (الرايس حاليا) والحوراء (شمال أملج بخمسة كيلومترات) ، وتدهور البعض الآخر حتى أوائل الستينات مثل موانىء « ينبع وأملج والوجه ورابغ » ، وصمود البعض منها وبخاصة ميناء « جدة » التى جندت له كافة الطرق والامكانات لتوفير المياه لها ، لكونه الميناء البحرى للقادمين لأداء فريضة الحج .

إلا أنه يمكن القول وبعد التقدم التكنولوجى في استثمار مياه البحار، أن هذه العقبة أخذ يتلاشى تأثيرها بعد قيام الجهات المختصة بالاستفادة من هذا التقدم العلمى وانشاء مجموعة من محطات تحلية مياه البحر في معظم موانىء المنطقة ، ووجود هذا المصدر المائى الثابت على الرغم من ارتفاع تكاليف انتاجه ، الا أنه سيكون عاملا مشجعا على تطوير هذه الموانىء ومدنها ، وسيساعد على قيام مشاريع اقتصادية مختلفة تؤدى الى جذب السكان نحوها بأعداد كبيرة .

٣ — **السكان والموانىء** : علاقة السكان بالموانىء مسألة اقتصادية ديناميكية وليست ثابتة ، ويعتبر العامل البشرى من العوامل التى لعبت دورا مؤثرا في نمو كثير من الموانىء وتدهور البعض ، وقد أوضحت بعض الدراسات أن معدل النمو السكانى في السعودية في منتصف الستينات بلغ حوالى ٢ر٧٪ وما يزيد على ٩ر٢٪ في الفترة من ١٩٧٥/٧٠ . واذا أخذنا في الاعتبار مستويات الخصوبة الحالية (معدل المواليد ٤٧ في الألف) مع الانخفاض التدريجى في معدلات الوفيات التى وصلت الى أقل من ٢ في الألف .

إضافة الى الزيادة السريعة في أعداد الوافدين الى البلاد كقوى عاملة ، يصح لنا أن نتوقع أن معدل النمو السكانى سوف يستمر في الارتفاع ليسجل زيادة سنوية قدرها ١ر٣٪ خلال الفترة ١٩٨٥/٧٥ ، كما أن عدد السكان الحالى سواء على مستوى المملكة أم المنطقة سوف يتضاعف في نهاية هذا القرن .

وأظهرت الدراسة السكانية للمنطقة ، أن السكان يتركزون في أجزاء معينة وبشكل واضح في مناطق مكة والمدينة وجيزان الادارية ،وهناك أجزاء من المنطقة تتصف بالتخلخل السكانى ولا يقيم فيها إلا أفراد القبائل الرعوية أو بعض الريفيين ، والتوزيع الجغرافي للموانىء المعروفة في المنطقة لا يتفق في أغلب الاحوال مع توزيع السكان الذين نجدهم يتركزون في موانىء معينة توفرت فيها سبل الحياة المتطورة ، الا أن هناك موانىء يقل فيها السكان مما يجعل تطويرها وتطوير ظهيرها أمرا صعبا ، ويستدعى دائما نقل الأيدى العاملة إليها من مناطق التركز السكانى . وإن كانت الجهات العامرة بالسكان وأكثرها مناطق حضرية او زراعية ، استقر أهلها بشكل لا يسمح بالهجرة والانتقال الى مكان آخر حتى ولو وفرت الأجور العالية والوسائل التشجيعية الأخرى .

٤ — **الظهير** : تميزت هذه الموانىء بوجود مجاور لها يمتد بعمق نحو الداخل

لمسافة تتراوح ما بين ١٥٠ ـ ٢٠٠ كم . وللظروف الطبيعية السائدة في المنطقة ، تباين هذا الظهير بنشاطه الرعوى في القسم الشمالى والنشاط التجارى والزراعى في القسم الأوسط ،أما القسم الجنوبى فيسود فيه النشاط الزراعى لظروفه المواتية لقيام الزراعة . الا أنه لا توجد حدود فاصلة بين هذه الأنشطة بل نجدها تتداخل مع بعضها البعض في جميع أجزاء المنطقة ،وبما أن المنطقة الغربية من السعودية جزء من الدرع العربى جيولوجيا في منطقة تمتاز بتركز الخامات المعدنية المختلفة وبكميات اقتصادية . شكل (٧) .

وما زال الرعي يعتبر النشاط الاقتصادى الأساسى في الأجزاء الشمالية من المنطقة الغربية التى تقع الى الخلف من مرافىء حقل وضباء ، والوجه وأملج ، والمؤثر على تركزه هنا أن حوالى ٢٣٪ من جملة سكان المنطقة رحل (١٩٧٤) ، وهى أقل من نسبة البداوة على مستوى الدولة والتى تسجل ٢٦٫٨٪ ، الا أن هذه النسبة تتباين من جهة الى أخرى في المنطقة الغربية ، فتسجل أعلاها في منطقتى المدينة ٤٥٫٦٥٪ وتبوك ٤٥٫٦٠٪ وهى بهذا تزيد عن النسبة العامة للسعودية ، وتسجل أدناها في منطقة مكة ١٣٫٧٪ من جملة سكانهـــا والأرقام المتاحة عن النصف الأول من القرن العشرين توضح أن البداوة كانت أوسع انتشارا مما توضحه أرقام ١٩٧٤ ، حيث كانت تستوعب نسبة كبيرة من سكان المنطقة تصل الى ٥٠٪ من جملة سكانها الذين يشكلون ٣٨٪ من البداوة في السعودية في عام ١٩٣٢ .

ويرجع انخفاض نسبة الرعاة الرحّل الى الظروف الطبيعية القاسية التى تسود معظم أجزاء المنطقة ، يضاف الى ذلك إغراءات الحياة في المدن الدينية والبترولية ، الأمر الذى عرض السكان الرحل (الرعاة) الى الاضمحلال والفناء التدريجى حيث وجد أن أعدادهم تنخفض بنسبة تتراوح ما بين ٢٪ ـ ٤٪ كل سنة .

ونستخلص مما سبق أن الظهير الرعوى ضعيف من الناحية السكانية

والاقتصادية ويحتاج الأمر الى تنميته وتطويره بوضع خطة لتنمية المراعي. لتكون عاملا يؤدى الى تطوير موانىء هذا الجزء من المنطقة.

أما النشاط الزراعي : فتشير الأرقام الاحصائية المتاحة لعام ١٩٧٤ م أن جملة المساحة المزروعة في السعودية حوالى ١٧٨ هكتار، وهى تمثل ١٥٪ من اجمالى الأراضي الزراعية في السعودية التى تقدر مساحتها بحوالى ١٫٢١ مليون هكتار عام ١٩٧٤. ويستحوذ الظهير المجاور للموانىء والمرافىء السعودية على البحر الأحمر على ٣١٫٨٪ من الأراضى المزروعة فعلا عام ١٩٧٤. وهذه النسبة تتوزع على مناطق زراعية رئيسية في المنطقة هى من الجنوب الى الشمال نجران وجيزان وأبها وبيشة ومكة والطائف والمدينة وخيبر والعلا وتبوك. وأوضحت دراسة حديثة أن المزروع فعلا من مساحة الأراضى القابلة للزراعة لا يزيد عن ٥٪ من هذه المساحة في المنطقة الجنوبية الغربية، وفي المنطقة الشمالية الغربية تسجل ١٥ — ٣٧٪ وحسب أرقام وتعداد عام ١٩٧٤، تضم المنطقة الغربية من السعودية حوالى ٦١٪ من سكان الريف في السعودية والذين يشكلون حوالى ٤٥٪ من سكان المنطقة الغربية. ويبدو هذه النسبة كانت أعلى من ذلك في الماضى، الا تناقصها يرجع إلى عوامل جذب قوية من خارج قراهم وحقولهم أدت الى تناقص أعدادهم في مناطقهم، وبالتالى تناقص نسبة إسهاماتهم في الانتاج الزراعى.

وهناك ارتباط بين تطوير الموانىء السعودية على البحر الأحمر وتنمية بعض **مصادر الثروة المعدنية** المنتشرة في أجزاء الظهير المجاور لهذه الموانىء، اذ تتركز فيه عدة معادن فلزية (مثل النحاس والزنك والكروم والحديد والذهب والفضة) على شكل عروق معدنية في خطوط الالتحام بين الصخور النارية والمتحولة، وهناك تكوينات من المعادن اللافلزية ممثلة في الملح الصغرى المنتشرة ترسيباته بكميات كبيرة في السهل الساحلى غربى الدرع العربى. وتوضيح القيمة التجارية لهذه المعادن، فان ذلك يحتاج الى الكثير من الاحصاءات والارقام الدقيقة التى تتعلق بتحديد كمياتها وأسعارها وهذا الأمر

يعتبر في الوقت الحاضر مستحيلا وغير ممكن في رأى وزارة البترول والثروة المعدنية السعودية ، إلا أنه يمكن القول بأنه من الممكن استثمار بعض أنواع المعادن وفي مقدمتها الحديد والذهب والملح .

وهذه الصورة عن الظهير تعتبر من العوامل المشجعة على استثماره اقتصاديا وبخاصة من الناحية المعدنية والزراعية ، وعامل جذب للسكان ، الأمر الذى سيؤدى الى تطوير الموانىء الصغيرة المتوقفة عن أداء نشاطها البحرى ، لتكون منافذ بحرية لتصدير هذه الخامات أو مواطن لصناعات تعتمد على المواد الخام المحلية أو المستوردة .

٥ ــ المواصلات : والتنمية الاقتصادية لهذه المنطقة واستثمارها يتوقف على سهولة المواصلات وصعوبتها ، ورغم أن الشبكة الحالية في المنطقة لا بأس بها وتربط الموانىء بمعظم مدن المنطقة خاصة والسعودية عامة ، فانه لا يزال ينقصها المواصلات العرضية التى تمتد الى بعض الاجزاء التى تعد مواطن للمواد الخام الزراعية والمعدنية .

وقد أظهرت دراسة حديثة للمنطقة خاصة بالنقل أنها حظيت في العقود الأخيرة بشبكة جيدة نسبيا من الطرق المرصوفة تسهل الحركة على طول الساحل يصل طولها حاليا (١٩٨٢) الى حوالى ٥٦٥٢ كم مقابل ٧٥ كم في الخمسينات ، ولكن تحليل شبكة هذه الطرق أظهر قلة كثافتها عند مقارنها بالمتوسط العالمى ، حيث تبلغ ١٠ كم لكل ١٠٠٠ كم^{٢} من المساحة ، مقابل ١٠٥ كم^{٢} للمتوسط العالمى ، وكذلك بالنسبة لعدد السكان هى ١٩٥ كم من الطرق لكل ١٠٠ ألف نسمة مقابل ٤٩٦ نسمة على المستوى العالمى . وأظهر التحليل ضعف درجة الارتباطية Connectivity Jndex في هذه الشبكة حيث تسجل (١٠٪ فقط من مجموع عدد المواصلات الممكنة بين عقد الشبكة) .

ولقد كانت مشكلة عدم توفر الطرق سببا في شل حركة المنطقة اقتصاديا وحضاريا إذ كانت وراء تخلف بعض الموانىء وانعزالها وضعف تأثيرها في

المناطق المحيطة ولا زالت تعتبر سببا في عرقلة استثمار المنطقة اقتصاديا وبخاصة من الناحية المعدنية التى لم تستغل حتى يومنا هذا ، وعلى الرغم من توفر شبكة من المواصلات الحديثة فانها غير كافية حيث تحتاج المنطقة اليوم الى شبكة كبيرة من الطرق البرية والحديدية تربط مراكز التعدين والواحات الزراعية بمراكز التسويق والتصنيع وموانىء التصدير . وعملية ربط « ميناء جدة » بمكة والطائف « وينبع » بالمدينة المنورة ومدن المنطقة الشمالية ، وجيزان بأبها ونجران ، تعد من أهم عوامل استثمارها اقتصاديا وبخاصة أن عملية الاستثمار هذه لا تفقد جذورها التاريخية القديمة أو دعائمها الاقتصادية المعاصرة .

واذا كانت المدينة المنورة وتبوك وأبها تأتى في مقدمة مدن السعودية من حيث درجة مرونة اتصالاتها بغيرها من المدن السعودية عبر شبكة طرقها البرية ، فإن إنشاء خط حديدى (٣٩) يعد من أهم إمكانات مواقعها والمزايا التي تنتظر استثمارها خاصة اذا ما تناسق انشاؤه مع مشروعات التنمية في موانىء ينبع وجيزان والوجه ، حيث تتكامل بذلك شبكة مواصلاتها البرية والحديدية والبحرية ، وسيكون لذلك انعكاساته بالنسبة لوظائفها التجارية وفي تحويلها الى وظائف مرتبطة بمزايا موقعها الجغرافى وليس مجرد وظائف معتمدة على موارد مالية من خارج المنطقة .

ويرى الباحث أن أهمية انشاء السكك الحديدية وارتباطاتها بعملية استثمار الظهير وتطوير الموانىء ، ترد الى عدة اعتبارات من أهمها : ـ

١ ــ أن الخط المقترح ما هو إلا تكرار حديث لطريق القوافل المندثر .

٢ ــ ايجاد نوع من التكامل الفعّال بين وسائل النقل ، وإن كانت المنطقة مدعمة بشبكة جيدة نوعا من الطرق البرية ، الا انها بحاجة الى خط حديدي يربط مدنها وريفها بالعاصمة ومن جانب آخر بموانىء المنطقة وبخاصة حقل والوجه وينبع وجيزان وجدة . الأمر الذى سينجم عنه تنمية المناطق الواقعة على طول الخط الى جانب مضاعفة حركة المرونة والتصريف خلال الدولة بأسرها وهو ما يعبر عنه بالسيولة الاقليمية .

نتائج الدراسة

وأخيرا نتساءل ما هو المستقبل الذى ينتظر هذه المنطقة ؟

أوضحت الدراسة أن الوضع الحالى للموانىء السعودية على البحر الأحمر ليس نتيجة للظروف الطبيعية بالدرجة الأولى وانما لعبت العوامل البشرية دورا رئيسيا في ذلك .

إذ وجد أنه في ظل النمو المستمر في أعداد السكان وتركزهم في أماكن ارتبطت بمشروعات التنمية التى اتجهت الى المناطق ذات العائد المضمون . وهذا ما أوضحته خطط التنمية على المستوى القومى ، حيث تركزت المشروعات على المراكز ذات الثقل السكانى أو قريبة منه ، بينما ظلت الأغلبية العظمى من الحيز في تخلف واضح ، وهذا ما يظهر الواقع ، اذ نجد « جدة » « المدينة والميناء » قد استقطبت كل الأهمية في مشروعات التنمية الاقتصادية بالنسبة للموانىء والمدن الأخرى ، والذى بدأ يحتل جزءا منه أخيرا ميناء « ينبع » نتيجة للقرار السياسى الذى جذب السكان اليها مرة أخرى بعد تحويلها الى مركز لبعض المشروعات الصناعية القائمة على البترول الى جانب تحويلها الى ميناء بترولى مما أدى الى جذب اعداد كبيرة من السكان اليها .

أما الاجزاء الأخرى من الساحل ذات الظهير الرعوى والزراعى ،فما زالت مهملة مما أفرغها من سكانها وعدم الاهتمام بتطوير موانيها الصغيرة للاعتقاد بعدم جدواها الاقتصادية ، الا أنه يمكن القول أن تطويرها وتطوير ظهيرها المجاور،لا يتم الا بوضع سياسة جديدة لتنمية المنطقة اقليميا تعتمد على عدة مرتكزات من أهمها :

١ — تقسيم المنطقة الى أقاليم تخطيطية على أساس التباين في الظروف الطبيعية ومراعاة للانشطة السائدة في المنطقة . شكل (٨) .

٢ — وضع خطة للتنمية الاقتصادية من أهدافها تحويل المنطقة الغربية من منطقة استهلاكية الى منطقة انتاجية ، تعتمد على استثمار الظهير المجاور

سواء الرعوى أو الزراعى أو المعدنى أو السياحى استثمارا جديا يمكنها من الاعتماد على الموارد المحلية مستقبلا .

٣ — تحويل الموانىء وبخاصة الصغيرة منها الى مراكز صناعية، وذلك بالاستفادة من الحوافز التشجيعية التى تقدمها الدولة لكل مشروع الى جانب قيام الدولة بتوجيه بعض مشروعات التنمية الى الموانىء الصغيرة لتكون عامل جذب للسكان من المناطق المزدحمة مثل « جدة ومكة والمدينة » والتى استحوذت على ٥٠٪ من مجموع المؤسسات الصناعية السعودية ، ٤٥٪ من العمالة المستخدمة في الصناعة السعودية. ولعله من المفيد اعادة توزيع هذه المؤسسات وتوزيعها على الموانىء جميعا ، حسب توفر العوامل المساعدة على توطنها لتجنب التركز في منطقة والتخلخل في مناطق أخرى .

ومن أهم الصناعات التى يمكن توطينها في الموانىء الصغيرة :

١ — صيد الاسماك وتعليبها أو تجميدها للتصدير . ويقترح توطنها في « أملج » على مقربة من المصايد الشمالية - والثانى في القنفذة بجوار المصايد الجنوبية .

٢ — صناعة بناء السفن على اختلاف أنواعها - وتتخذ مرفأ رابغ لها لكونه يتوسط الموقع بين مينائى جدة وينبع - الذى يقف عقبة أمام تحويله الى ميناء تجارى .

٣ — التوسع في الصناعات البترولية في ميناء ينبع .

٤ — انشاء مصنع لتعبئة الفوسفات في مرفأ ضباء بعد ربطه بمنطقة الانتاج في شمال شرق تبوك بخط سكة حديد .

الى جانب ذلك يمكن الاستفادة من بعض الموانىء الصغيرة التى تتمتع بظروف طبيعية ممتازة وعلى سبيل المثال « الوجه » التى تقع على هضبة ترتفع

عن مستوى سطح البحر بحوالى ١٨ متر ومتوسط حرارى لا يتجاوز في الصيف عن ٣٠ْ م ـ مما يجعلها تصلح لأن تكون مصيفا هادئا يمكن الاستفادة منه في أغراض الاصطياف والترفيه ـ اضافة الى اختيارها لتكون مركزا علميا توطن فيه إحدى الجامعات او المعاهد المتخصصة في علوم البحار .

وأخيرا يمكن القول إنه باستخدام القرارات الحكومية بتوجيه مشاريع التنمية الى بعض موانىء البحر الأحمر السعودية الصغيرة سيؤدى تدريجيا الى إعادة توزيع السكان في المنطقة ـ ويحد من ارتفاع معدلاتهم بدرجة كبيرة في الموانىء الرئيسية (جدة ـ ينبع) على حساب الموانىء الصغيرة . وستؤدى هذه المشروعات أيضا الى استقرار أعداد كبيرة من السكان ولا سيما الرعاة في القسم الشمالي من الساحل .

قائمة المصادر والمراجع

(١) Arabian Peninsula, Scale 1 : 2000,000, Interior Geol. Survey, Washington D.C. 10049, 1967.

(٢) وزارة المالية والاقتصاد الوطنى : مصلحة الاحصاءات العامة ، الكتاب الاحصائى السنوى ، العدد الرابع عشر ، الرياض ، ١٩٧٨ .

(٣) Arabian Peninsula, op. cit.

(٤) الخطيب ، عبد الباسط سبع سنابل خضر (٦٥ - ١٩٧٣ ، وزارة الزراعة السعودية ، الرياض ، ١٩٧٤ ، ص ٤ .

(٥) استخلصت وحسبت جميع الارقام من نشرات مصلحة الارصاد الجوية ، وزارة الدفاع الفترة ٦٧/١٩٧٩ م .

(٦) يسجل المتوسط السنوى للامطار في ظهير الموانىء من الشمال الى الجنوب ٧٢ مم تبوك ، ١٩٣ مم ، الطائف يرتفع في أبها حوالى ٣٦٧ مم .

(٧) Brown, G.F., and Jackson, R. Geologic Map of the Tihamat Ash Sham Quadrangle, Washington, D.C., 1958, Map 1-216 A.

Brown, G.F. and others. Geologic Map of the southern Hijaz Quadrangle. Washington, D. C. 1963 Map 1-210 A.

(٨) Consumptive Use requirements of Crops in Saudi Arabia, Hydrological Public Cations, No. 27, p. 22.

(٩) وزارة التخطيط : خطة التنمية الثانية ، الرياض ١٩٧٥ - ١٩٨٠ ص ص ٦٥٩ - ٦٦٨ .

(١٠) وزارة المالية والاقتصاد الوطنى : مصلحة الاحصاءات العامة حصر السكان والمؤسسات ١٩٦٢ ، النشرة الأولى ، ابريل ١٩٦٣ .

(١١) وزارة البلديات والشئون القروية ، المخطط الاقليمى للمنطقة الغربية ،

المسح الاجتماعي والاقتصادى عام ١٩٧١ ، من اعداد : والتر ماتيو وشركاه لاعمال التخطيط .

(١٢) وزارة المالية والاقتصاد الوطنى . مصلحة الاحصاءات العامة التعداد العام للسكان ١٩٧٤ ، البيانات الأولية ، ١٩٧٥ ، والبيانات التفصيلية ١٩٧٨ .

(١٣) الرويثى ، محمد أحمد : المملكة العربية - دراسة جغرافية ديموغرافية ، ط ١ - الجيلاوى ، القاهرة ، ١٩٧٨ ، ص ٣٣ .

(١٤) Holler, J.E., Population growth and Social change in the Middle East, Washington, 1964, p. 46.

(١٥) الجدول من اعداد وحساب الباحث .

(١٦) حقل - ضباء ، الوجه ، أملج ، ينبع ، رابغ ، جدة ، الليث ، القنفذة ، جيزان .

(١٧) الرويثى ، محمد أحمد : الموانىء السعودية على البحر الأحمر ، دراسة في الجغرافية الاقتصادية ، رسالة دكتوراه مقدمة لجامعة القاهرة ١٩٨١ (غير منشورة) .

(١٨) راجع المبحث الأول ، الخصائص السكانية للمنطقة .

(١٩) الرويثى ، محمد أحمد : الموانىء السعودية على البحر الأحمر ، مرجع سبق ذكره ص ص ٢٧٠ - ٢٧٢ .

(٢٠) حسبت النسب من الأرقام الصادرة عن المؤسسة العامة للموانىء لعام ١٩٨١ م .

(٢١) راجع المبحث الأول ص ١ - ٥ .

(٢٢) الرويثى ، سكان المملكة ... مرجع سبق ذكره ، ص ١٢٦ .

(٢٣) U. N. Demographic Year Book, 1974.

(٢٤) النسبة من حساب الباحث معتمدا على تعداد السكان لعام ١٩٧٤ .

(٢٥) الرويثى ، سكان المملكة ... مرجع سبق ذكره ، ص ص ٨٣ - ٨٦ .

(٢٦) خطة التنمية الثانية ٧٥/١٩٨٠ ، مرجع سبق ذكره ، ص ٦١٢ .

(٢٧) الرويثى ، محمد أحمد ، الانتاج الغذائى في المملكة العربية السعودية « دراسة في الجغرافيا الاقتصادية » رسالة ماجستير مقدمة لجامعة القاهرة ١٩٧٨ (غير منشورة) ص ١٧٣ .

(٢٨) حجرة حسن حمزه امكانيات التنمية الزراعية في المملكة العربية السعودية الرياض ١٩٧٤ م ، ص ٥ .

(٢٩) الرويثى ، الانتاج الغذائى ، مرجع سبق ذكره ، ص ١٩٧٤ م .

(٣٠) الرويثى ، الموانىء السعودية على البحر الأحمر ، مرجع سبق ذكره ص ص ٧٤ - ٨٧ .

جداول

جدول رقم (٢)
معدل نمو سكان الموانيء السعودية على البحر الاحمر
خلال الفترة ٧١ ـ ١٩٧٤

الميناء أو المرفأ	اعداد السكان		نسبة التغير خلال الفترة ٪	الزيادة السنوية [٣] ٪
	١٩٧١ [١]	١٩٧٤ [٢]		
جدة	٣٨١ر٠٠٠	٥٦٢ر٥١٦	٤٧ر٦	١٥ر٨
ينبع	١٩ر٠٠٠	٢٠٠٨٩	٥ر٧	١ر٩
جيزان	٣٠٨٥٩	٣٢٨١٢	٦ر٣	٢ر١
حقل	٢ر٠٠٠	٣٠٧٦	٥٣ر٨	١٧ر٩
ضباء	٣٥٠٠	٦٤٤٧	٨٤ر٢	٢٨ر٠
الوجه	٥ر٠٠٠	٦٨٢٦	٣٦ر٥	١٢ر١
أملج	٧ر٠٠٠	٧٢٥٥	٣ر٦	١ر٢
رابغ	٧ر٠٠٠	١٣٥٢٧	٩٣ر٢	٣١ر٠
الليث	٣ر٠٠٠	٣٦٢٩	٢٠ر٩	٦ر٩
القنفذه	٣ر٥٠٠	٩٨٠٤	١٨ر٠	٦٠ر٠
اجمالى الموانىء	٤٦١٨٥٩	٦٦٥٩٨١	٤٤ر١	١٤ر٧

(١) الشهيو وشركاه ، المخطط الاقليمى للمنطقة الغربية « المسح الاجتماعى والاقتصادى » « تقرير ١٩٧١ » .

(٢) وزارة المالية والاقتصاد الوطنى ـ مصلحة الاحصاءات العامة « التعداد العام للمكان ١٩٧٤ ، البيانات الأولية ١٩٧٥ ـ البيانات التفصيلية ١٩٧٨ » .

(٣) النسبة من حساب الباحث .

جدول رقم (٣)
حساب نسبة التركز السكانى في امارات الساحل السعودي الغربى ١٩٧٤

الامارة	المساحة كم ٢	٪ من المساحة ص ٪	عدد السكان نسمه	٦ من السكان ص ٪	نسبةالتركيز الفرق الموجب بين النسبتين (س-ص) ٪
جدة	٢٠٠	٥ر١٣	٥٦٩٢٠٤	٦١ر٤١	٥٦ر٢٨
ينبع	٨٧٥	٢٢ر٤٧	٦٧٦٥٩	٧ر٢٩	١٥ر١٨
جيزان	٢٥	٠ر٦٤	٣٢٧٩٢	٣ر٥٣	٢ر٨٩
حقل	٢٣٤	٦ر٧٠	٩٣١٩	١ر٢٠	٥ر٥٠
ضباء	٥٦٣	١٤ر٤٦	٢٠٩٨٠	٢ر٢٦	١٢ر٢٠
الوجه	٤٨٠	١٢ر٣٢	٢٠٠٤٨	٢ر١٦	١٠ر١٦
أملج	٥٢٠	١٣ر٣٥	٢٩٤٥٢	٣ر١٧	١٠ر١٨
رابغ	٤٢٥	١٠ر٩١	٣٠٨١٥	٣ر٣٢	٧ر٥٩
الليث	٣٨٣	٩ر٨٣	٤٥٠٦٤	٤ر٨٦	٤ر٩٧
القنفذة	١٨٨	٤ر٨٢	١٠٠٢٥٨	١٠ر٨٠	٥ر٩٨
الجملة	٣٨٩٣	١٠٠	٩٢٦٨٥١	١٠٠	١٣٠ر٩٣

جدول رقم (٤)
الكثافة العامة ، موزعة حسب امارات الساحل الغربى السعودى ١٩٧٤

الامـــارة	المساحة كـم ٢	عدد السكان نسمـــه	الكثافـة نسمه/كم ٢
جـده	٢٠٠	٥٦٩٢٠٤	٢٨٤٦
ينبع	٨٧٥	٦٧٦٥٩	٧٧٫٣
جيـزان	٢٥	٣٢٧٩٢	١٣١١٫٦
حقـل	٢٣٤	٩٣١٩	٣٩٫٨
ضبـاء	٥٦٣	٢٠٩٨٠	٣٧٫٢
الوجـه	٤٨٠	٢٠٠٤٨	٤١٫٧
أملـج	٥٢٠	٢٩٤٥٢	٥٦٫٦
رابـغ	٤٢٥	٣٠٨١٥	٧٢٫٥
الليـث	٣٨٣	٤٥٠٦٤	١١٧٫٦
القنفـذه	١٨٨	١٠٠٢٥٨	٥٣٣٫٢
اجمالى الامارات	**٣٨٩٣**	**٩٢٦٨٥١**	**٢٣٨**

الجدول من اعداد الباحث ـ والارقام مصدرها تعداد السكان لعام ١٩٧٤

جدول رقم (٥) نسبة النوع في الموانئ السعودية على البحر الاحمر عام ١٩٧٤

الميناء	النسبة النوعية	الميناء	النسبة النوعية
جدة	١٣٧	الوجه	١١٨
ينبع	١١٠	أملج	١٠٢
جيزان	١١٦	رابغ	١٠٥
حقل	١٢٥	الليث	١٤٠
ضباء	١٢٢	القنفذة	١٠٢
جملة الموانيء			**١٣٤**

جدول رقم (٦)

فئات السن العريضة وقوةِ العمل في الموانىء السعودية على البحر الاحمر ١٩٧٤

الميناء	فئة السن	ذكور		اناث		الجملة	
		العدد	٪	العدد	٪	العدد	٪
جدة	صفر - ١٤	١٢١٢٣٣	٣٧ر٣	١١٠٧٢٧	٤٦ر٦	٢٣١٩٦٠	٤١ر٢
	١٥ - ٦٤	١٩٧٢٨٧	٦٠ر٦	١٢٠٨٢٢	٥٠ر٨	٣١٨١٠٩	٥٦ر٥
	٦٥ فاكثر	٦٥٠١	٢ر١	٥٩٤٦	٢ر٦	١٢٤٤٧	٢ر٣
	الجملة	٣٢٥٠٢١	١٠٠	٢٣٧٤٩٥	١٠٠	٥٦٢٥١٦	١٠٠
ينبع	صفر - ١٤	٤٨٥١	٤٦	٤٦٤٣	٤٨ر٤	٩٤٩٤	٤٧
	١٥ - ٦٤	٥٢٦٥	٥٠	٤٥٧٩	٤٧ر٣	٩٨٤٤	٤٩
	٦٥ فاكثر	٤١٦	٤	٣٣٥	٤ر٣	٧٥١	٤
	الجملة	١٠٥٣٢	١٠٠	٩٥٥٧	١٠٠	٢٠٠٨٩	١٠٠
جيزان	صفر - ١٤	٧٣٣٣	٤١ر٦	٦٧٥٠	٤٤ر٣	١٤٠٨٣	٤٢ر٩
	١٥ - ٦٤	٩٨٨٧	٥٥ر٦	٨٠١٥	٥٢	١٧٩٠٢	٥٤ر٤
	٦٥ فاكثر	٤٤٥	٢ر٨	٣٦٢	٢ر٧	٨٠٧	٢ر٧
	الجملة	١٧٦٦٥	١٠٠	١٥١٢٧	١٠٠	٣٢٧٩٢	١٠٠
حقل	صفر - ١٤	٧٤٨	٤٣ر٨	٦٦٧	٤٨ر٧	١٤١٥	٤٦ر١
	١٥ - ٦٤	٩٢٠	٥٣ر٨	٦٦٦	٤٨ر٦	١٥٨٦	٥١ر٥
	٦٥ فاكثر	٣٩	٢ر٤	٣٦	٢ر٧	٧٥	٢ر٤
	الجملة	١٧٠٧	١٠٠	١٣٦٩	١٠٠	٣٠٧٦	١٠٠
ضباء	صفر - ١٤	١٥٠٨	٤٢ر٦	١٢٩٤	٤٨	٢٩٠٢	٤٥
	١٥ - ٦٤	١٩٥١	٥٥ر١	١٤٣٣	٤٩ر٢	٣٣٨٤	٥٢ر٤
	٦٥ فاكثر	٧٩	٢ر٣	٨٢	٢ر٨	١٦١	٢ر٦
	الجملة	٣٥٣٨	١٠٠	٢٩٠٩	١٠٠	٦٤٤٧	١٠٠
الوجه	صفر - ١٤	١٦٥٢	٤٣ر٢	١٤٤٦	٤٥ر١	٣٠٩٨	٤٤
	١٥ - ٦٤	١٩٣٠	٥١ر٣	١٥٥٦	٤٨ر٣	٣٤٨٦	٥٠
	٦٥ فاكثر	١١٨	٥ر٥	١٢٤	٦ر٦	٢٤٢	٦
	الجملة	٣٧٠٠	١٠٠	٣١٢٦	١٠٠	٦٨٢٦	١٠٠
أملج	صفر - ١٤	١٦٣٩	٤٤ر٤	١٥٦٧	٤٢ر٨	٣٢٠٦	٤٤ر٤
	١٥ - ٦٤	١٨٧٤	٥٠	١٨٨٠	٥١ر٤	٣٧٥٤	٥١ر٣
	٦٥ فاكثر	١٥٨	٥ر٦	١٣٧	٥ر٨	٢٩٥	٤ر٣
	الجملة	٣٦٧١	١٠٠	٣١٢٦	١٠٠	٧٣٥٥	١٠٠
رابغ	صفر - ١٤	٣١٠٧	٤٥	٢٩٢٦	٤٤ر٦	٦٠٣٣	٤٤ر٥
	١٥ - ٦٤	٣٥١٠	٥٠ر٧	٣٣٦١	٥٠ر٧	٦٨٧١	٥٠ر٣
	٦٥ فاكثر	٣١١	٤ر٣	٣٦٢	٤ر٧	٦٢٣	٥ر٢
	الجملة	٦٩٢٨	١٠٠	٦٥٩٩	١٠٠	١٣٥٢٧	١٠٠
الليث	صفر - ١٤	٦٩٤	٣٢ر٨	٦٢٩	٤١ر٥	١٢٢٣	٣٦ر٤
	١٥ - ٦٤	١٢٦٠	٦٤ر٣	٨٢٥	٥٤ر٥	٢١٨٥	٦٠ر٢
	٦٥ فاكثر	٦١	٢ر٩	٦٠	٤ر٠	١٢١	٣ر٤
	الجملة	٢١١٥	١٠٠	١٥١٤	١٠٠	٣٦٢٩	١٠٠
القنفذة	صفر - ١٤	٢٢١٥	٤٤ر٦	٢٠٩٢	٤٣ر١	٤٢٠٧	٤٤
	١٥ - ٦٤	٢٦١٧	٥٢ر٧	٢٥٦٠	٥٢ر٨	٥١٧٧	٥٢ر٨
	٦٥ فاكثر	١٢٧	٢ر٧	١٩٣	٤ر١	٣٢٠	٣ر٢
	الجملة	٤٩٥٩	١٠٠	٤٨٤٥	١٠٠	٩٨٠٤	١٠٠

الجدول من اعداد الباحث والأرقام مصدرها تعداد السكان لعام ١٩٧٤ .

جدول رقم (٧)

التوزيع النسبى لفئات السن بالموانىء السعودية على البحر الاحمر لعام ١٩٧٤

فئات السن	(١) جده		(١) رابغ		(١) الليث		(١) القنفذة		(٢) ضباء		(٢) الوجه		(٢) أملج		(٣) ينبع		(٤) حقل		(٥) جيزان	
	ذكور ٪	لناث ٪	ذكور ٪	اناث ٪	ذكور ٪	اناث ٪	ذكور ٪	اناث ٪	ذكور ٪	اناث ٪	ذكور ٪	اناث ٪	ذكور ٪	اناث ٪	ذكور ٪	اناث ٪	ذكور ٪	اناث ٪	ذكور ٪	اناث ٪
أقل من ١٠ سنوات	٢٦ر٤	٣٤ر١	٣١ر٥	٣٢ر٤	٢٤ر١	٣٠ر٥	٣٢ر٦	٣٢ر٥	٢٩ر٦	٣٤ر٥	٣٣ر٥	٣٤ر٧	٣٢ر٩	٣٢ر٩	٣٢ر٣	٢٥ر٥	٣٣ر٩	٣٩ر٣	٣١ر٠	٣٣ر٨
١٠ ـ ١٩	٢١ر٧	٢٣ر١	٢٢ر٥	٢١ر٦	١٧ر٤	١٨ر٩	٢٠ر٤	١٨ر٦	٢٢ر٥	٢٢ر٥	٢٠ر٣	٢٠ر١	٢٠ر١	١٨ر٧	٢١ر٤	٢١ر٧	١٦ر٨	١٨ر٥	٢٠ر٢	٢٢ر٥
٢٠ ـ ٢٩	٢٠ر٥	١٦ر٥	١٢ر٤	١٢ر٤	١٢ر٦	١٩ر٢	١٥ر٨	١١ر٧	١٣ر٠	١٤ر٩	١٥ر٨	١٥ر١	١١ر٦	١٤ر٣	١٣ر٤	١٥ر٣	١٧ر٧	١٧ر٦	١٦ر٥	١٦ر٣
٣٠ ـ ٣٩	١٤ر٣	١١ر٤	٩ر٣	١١ر٣	١٦ر٦	١١ر٥	١٣ر٤	١٢ر٨	١١ر٥	١٢ر٩	١١ر٥	١١ر٩	١٠ر٥	١٠ر٧	١٠ر٥	١٠ر٢	١٤ر٩	١٠ر٤	١٣ر٣	١١ر٣
٤٠ ـ ٤٩	٨ر٧	٦ر٥	٩ر٤	٨ر٩	٩ر٦	٨ر٣	١٠ر٧	٨ر٧	٨ر٤	٦ر٧	٧ر٣	٧ر١	٧ر٢	٩ر٥	٨ر٣	٦ر٩	٧ر٩	٥ر٦	٨ر٩	٧ر٣
٥٠ ـ ٥٩	٤ر٤	٣ر٨	٦ر٦	٥ر٣	٥ر٦	٦ر٥	٥ر٨	٦ر٥	٥ر٤	٣ر٧	٥ر٣	٥ر٢	٩ر٤	٦ر٤	٦ر٣	٤ر٧	٤ر٩	٣ر٣	٥ر٣	٤ر١
٦٠ فاكثر	٣ر٩	٤ر٦	٨ر٣	٧ر٩	٧ر٥	٩ر٥	٥ر٤	٧ر٩	٤ر٧	٤ر٨	٦ر٣	٥ر٩	٨ر٣	٧ر٥	٦ر٩	٥ر٦	٣ر٩	٥ر٣	٤ر٨	٤ر٧
الجملة	١٠٠	١٠٠ر	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠

الجدول والنسب من اعداد وحساب الباحث معتمدا على أرقام التعداد العام للسكان لعام ١٩٧٤ .

جدول رقم ٨ نسبة الإعالة في الموانيء السعودية على البحر الاحمر ١٩٧١ (٢)

الميناء	مسبة الإعالة لكل ١٠٠	الميناء	نسبة الإعالة لكل ١٠٠
جدة	٧٦ر٨	الوجه	٩٥ر٨
ينبع	١٠٤ر٠	أملج	٩٢ر٢
جيزان	٨٣ر١	رابغ	٩٦ر٨
حقل	٩٣ر٩	الليث	٦٦ر٠
ضباء	٩٠ر٥	القنفذة	٨١ر٣

جدول رقم (٩)

توزيع معدل النشاط الاقتصادي العام لسكان امارات الساحل السعودي الغربى لعام ١٩٧٤

٪ من جملة السكان

الامارة	جملة القوى العاملة	معدل النشاط الاقتصادى العام
جدة	١٨٢٣٢٨	٣٢ر٠
ينبع	١٩٢٠٧	٢٩ر٠
جيزان	٩٨٤٣	٢٠ر٠
حقل	٢٥٥١	٢٧ر٢
ضباء	٥٦٤٤	٢٦ر٩
الوجه	٥٦٦٨	٢٨ر٢
أملج	٧٢٨٦	٢٤ر٧
رابغ	٧٢٣٧	٢٣ر٥
الليث	١١٧١٤	٢٥ر٩
القنفذة	١٩٤٠٥	١٩ر٣
الجملة	**٢٧٠٨٩٣**	**٢٩ر٢**

الجدول من اعداد الباحث ، والارقام مصدرها التعداد العام للسكان ١٩٧٤ البيانات التفصيلية لمناطق القريات ـ تبوك ـ المدينة ـ مكة ـ جيزان ١٩٧٧ ومعدل النشاط الاقتصادي العام من حساب الباحث .

جدول رقم (١٠)

التوزيع النسبى للقوة العاملة حسب أوجه النشاط الاقتصادي
على مستوى امارات الساحل السعودي الغربي
١٩٧٤ (٪)

النشاط الاقتصادي	جدة	ينبع	جيزان	حقل	ضباء	الوجه	أملج	رابغ	الليث	القنفذة	الجملة
الزراعة والصيد	٤ر٣	٦٦ر٢	١٠ر٦	٦٧ر٤	٦٦ر٢	٧١ر٩	٦٥ر٥	٦٣ر٧	٨٠ر٩	٧٩ر٧	٢٤ر٣
تاصيد المائى	٠ر٧	٢ر٢	٥ر٠	٠ر٠٣	١ر٦	١ر٦	٩ر١	١ر٩	١ر٦	١ر٥	
الصناعة والتعدين	١٠ر١	٠ر٧	٤ر١	٠ر٦	٠ر٢	٠ر٥	٠ر٦	٣ر٧	٠ر٥	١ر٩	٧ر٢
الكهرباء والغاز والمياه	٢ر٠	٠ر٣	١ر٠	٠ر٣	٠ر٢	٠ر٤	—	٠ر١	٠ر١	٠ر١	١ر٤
التشييد والبناء	١١ر٣	١٠ر٤	١٥ر٣	١ر٠٨	١ر١	٤ر٢	٥ر٤	٣ر٨	١ر٤	٢ر٥	٩ر٦
تجارة الجملة والتجزئة	١٦ر٧	٥ر٥	١٤ر٣	٢ر٣	١٣ر٦	٣ر٣	٥ر٤	٧ر٦	٦ر٦	٤ر٣	١٣ر٤
النقل والمواصلات	١٣ر٤	٢ر٩	٧ر٥	٤ر٩	١ر٧	٢ر٤	٢ر٢	٦ر٤	١ر٢	١ر٤	١٠ر٢
المال والتأمين	١ر٧	٠ر٠٩	٠ر٨	٠ر٠٧	٠ر٠٧	—	—	٠ر٠٨	—	٠ر٠١—	١ر٢
الخدمـات	٣٣ر١	١٠ر٣	٣٣ر٢	٢١ر٦	١٢ر٥	١٣ر٤	١١ر٢	٥ر٧	٤ر٦	٢٦ر٢	
أنشطة غير محددة	٦ر٥	١ر٥	٨ر٣	١ر٠	٢ر٤	٢ر٣	٠ر٥	٢ر٣	١ر٧	٢ر٣	٥ر١
الجملة النسبية	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠
الجمة العددية	١٨٢٣٢٨	١٩٢٠٧	٩٨٤٣	٢٥٥١	٥٦٤٤	٥٦٦٨	٧٢٨٦	٧٢٤٧	١١٧١٤	١٩٤٠٥	٢٧٠٨٩٣

الجدول من اعداد الباحث . والنسب من حساب الباحث معتمدا على أرقام تعداد السكان لعام ١٩٧٤ .

جدول رقم (١١)
التوزيع النسبي للقطاعات الاقتصادية الثلاثة
في إمارات الساحل الغربى السعودي عام ١٩٧٤ (١)

الإمارة	القطاع الأول ٪	القطاع الثانى ٪	القطاع الثالث ٪
جدة	٥	٢٥ر٣	٦٩ر٧
ينبع	٦٨ر٢	١١ر٤	٢٠ر٢
جيزان	١٥ر٦	٢١ر٢	٦٣ر٢
حقل	٦٧ر٧	٢ر٥	٢٩ر٨
ضباء	٦٧ر٨	١ر٥	٣٠ر٧
الوجه	٧٣ر٥	٥ر١	٢١ر٤
أملج	٧٤ر٦	٦ر٠	١٩ر٤
رابغ	٦٩ر٨	٧ر٦	٢٢ر٦
الليث	٨٢ر٨	٢ر٢	١٥ر٠
القنفذة	٨١ر٣	٦ر١	١٢ر٦
الجملة	**٢٥ر٧**	**١٩ر٤**	**٥٤ر٩**

(١) الجدول من حساب الباحث .

جدول رقم (١٢)
تطور عدد الأرصفة في الموانىء السعودية
خلال الفترة ١٤٠١/١٣٩٧ هـ . ١٩٨١/١٩٧٧ [١]

السنوات / الميناء	عدد الأرصفة					نسبة الزيادة٪	
	١٣٩٧	١٣٩٨	١٣٩٩	١٤٠٠	١٤٠١	خلال الفترة	السنوية
	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١	٨١/٧٧	٪
جـــدة	٢٧	٣١	٣٢	٣٦	٤٥	٦٦٫٦	١٦٫٦
الدمام	٢٤	٢٨	٣٧	٤٠	٤٠	٦٦٫٦	١٦٫٦
ينبع	٢	٩	٩	٩	٩	٣٥٠	٨٧٫٥
جيـزان	٢	٤	٤	٤	٤	٥٠	١٢٫٥
الجبيـل	٢	١٠	١٦	١٦	١٦	٧٠٠	١٧٥
المجموع العام	٥٧	٨٢	٩٨	١٠٥	١١٤	١٠٠	٢٥

جدول رقم (١٣)

طاقة الموانىء السعودية « بالاطنان الوزنية » للفترة ١٣٩٨/١٤٠١ هـ ١٩٧٨/١٩٨١

الأساس ١٩٧٧ (١٣٩٧ هـ) (بالألف طن)[(١)]

السنوات / الميناء	الطاقة الفعلية	الطاقة النظرية المتوقعة			
	١٣٩٧	١٣٩٨	١٣٩٩	١٤٠٠	١٤٠١
	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١
جدة	١٥ر٧٦٢	٢٠ر٣٧٢	٢٥ر٥٥٢	٢٧ر٤٦٨	٣٣ر٠٣٥
الدمام	١٠ر٠٧٠	١٣ر٠١٦	١٦ر٣٢٨	١٧ر٥٥٢	٢١ر٠٩٧
ينبع	١ر٠٩٧	١ر٤١٧	١ر٧٧٧	١ر٩١٠	٣ر٢٩٥
جيزان	٦٦٥	٨٥٩	١ر٠٧٧	١ر١٥٨	١ر٣٩٢
الجبيل	ـــ	٦٥٠	٩٧٥	١ر١٣١	١ر٥٦٩
الاجمالي	٢٧ر٥٩٤	٣٦ر٣١٤	٤٥ر٧٠٩	٤٩ر٢٠٩	٥٩ر٣٨٨

(١) الجدول من اعداد وحساب الباحث ، معتمدا على النسب المئوية للطاقة المتوقعة ، والصادرة عن المؤسسة العامة للموانىء وهي : ٢٩ر٢٥٪ و ٢٥ر٤٥٪ و ٧ر٥٠٪ و ٢٠ر٢٪ للبنوات الواردة في الجدول على التوالى .

جدول رقم (١٤)

المشروعات الرئيسية الواقعة ضمن النظير (المجال البحرى) والنسبة المئوية للمجموعة التي أسهمت بها خلال الفترة ١٩٧٨/٦٨

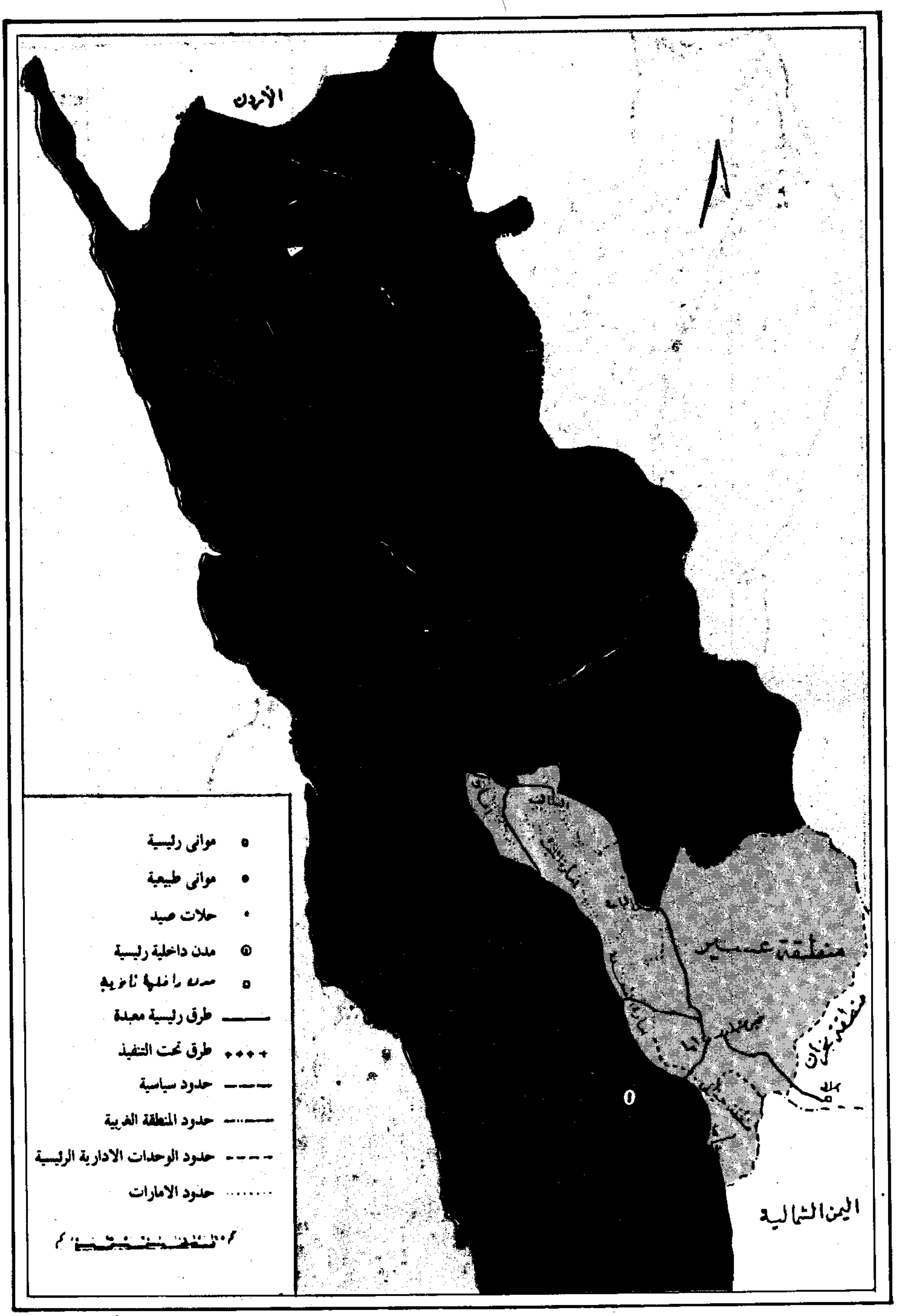
					افريقيا	آسيا	اوقيانوسيا ودول اخرى	المجموع
١٩٦٨	٢٣ر٦٣	٣٣ر٠	١ر٢٨	١٨ر٧١	٢ر٦٥	١٧ر١٢	٣ر٥١	١٠٠
١٩٦٩	١٨ر٦	٣٦ر٤	١ر٦	١٨ر٦	٤ر٥	١٨ر٥	١ر٨	١٠٠
١٩٧٠	١٨ر٠	٣٣ر٨	٢ر٢	١٩ر٩	٤ر٠	١٩ر١	٣ر٠	١٠٠
١٩٧١	١٧ر٢	٣٣ر٢	٢ر١	٢٢ر١	٤ر٢	١٩ر٤	١ر٨	١٠٠
١٩٧٢	١٩ر٨	٢٨ر٥	٢ر٠	٢١ر٤	٤ر٦	٢١ر٤	١ر٨	١٠٠
١٩٧٣	٢٠ر٠	٢٦ر٧	٢ر٢	٢٣ر٦	٣ر٢	٢٢ر٨	٢ر٥	١٠٠
١٩٧٤	١٧ر٠	٢٢ر٨	١ر٧	٢٩ر١	٢ر٦	٢٣ر٣	٠ر٩	١٠٠
١٩٧٥	١٧ر١	٣٠ر٦	٠ر٨	٢٤ر٦	٢ر١	٢١ر٢	٢ر٨	١٠٠
١٩٧٦	١٩ر١	٣٤ر٣	١ر١	٢٣ر٨	١ر٢	١٨ر٥	٢ر١	١٠٠
١٩٧٧	١٩ر٢	٣٦ر٨	٠ر٧	١٤ر٠	٠ر٩	٢٠ر٣	٨ر١	١٠٠
١٩٧٨	٢١ر٧	٤٣ر٩	١ر٤	٤ر٠	١ر٠	٢٥ر٤	٢ر٧	١٠٠

(١) وتشمل دول السوق الاوروبية ـ الى جانب اليونان ـ اسبانيا ـ سويسرا ـ تركيا.

(٢) البحرين ـ الاردن ـ الكويت ـ لبنان ـ سوريا (الشرق الأوسط).

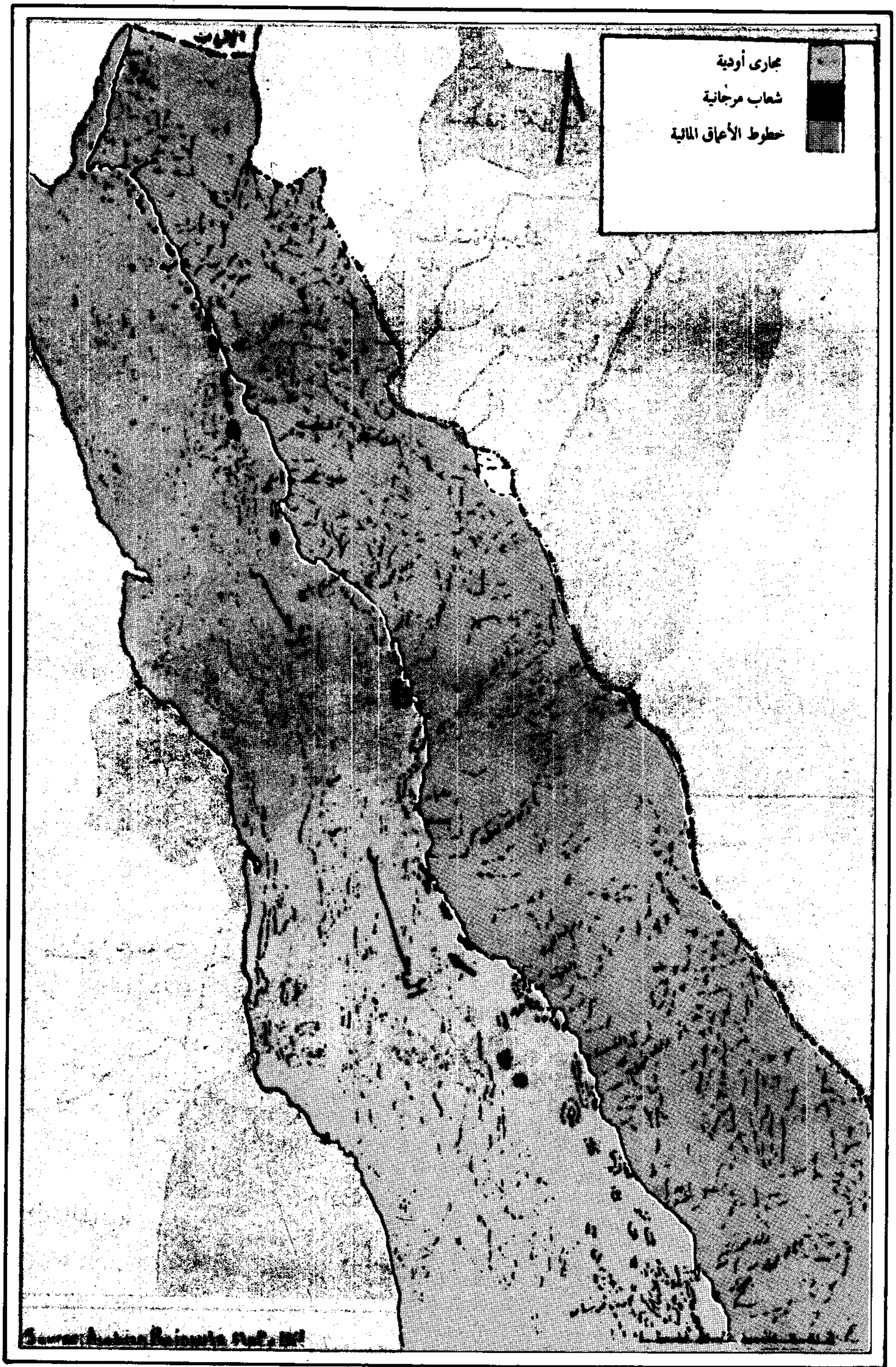
الجدول من اعداد الباحث ، معتمدا على ارقام احصاءات التجارة الخارجية ومصدرها :
Saudi Arabian Monetary Agency, Annual Report, Jeddan, 1959 - 1979

الخرائط

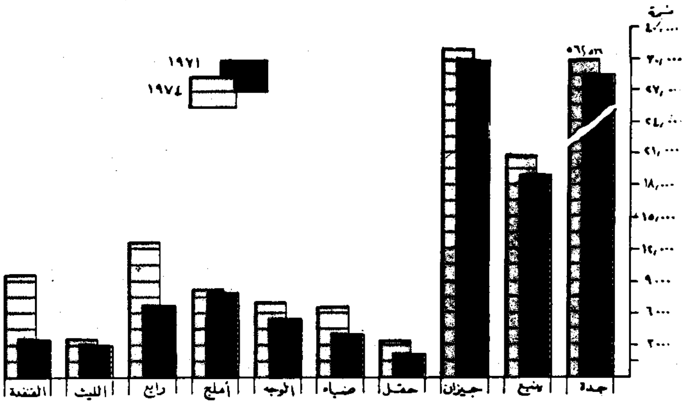


شكل (١)

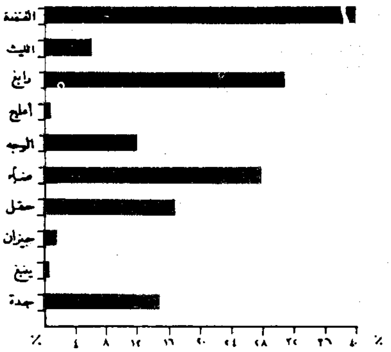
المنطقة الغربية من المملكة العربية السعودية



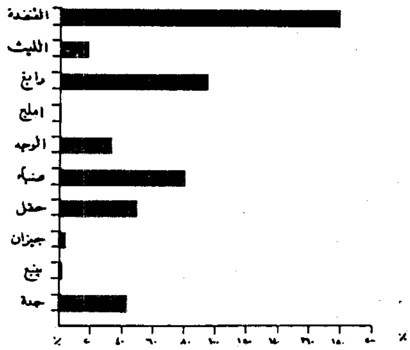
شكل (٢) الأودية والشعاب المرجانية والأعماق المائية



اعداد سكان الموانى السعودية على البحر الأحمر عامى ١٩٧١ ، ١٩٧٤

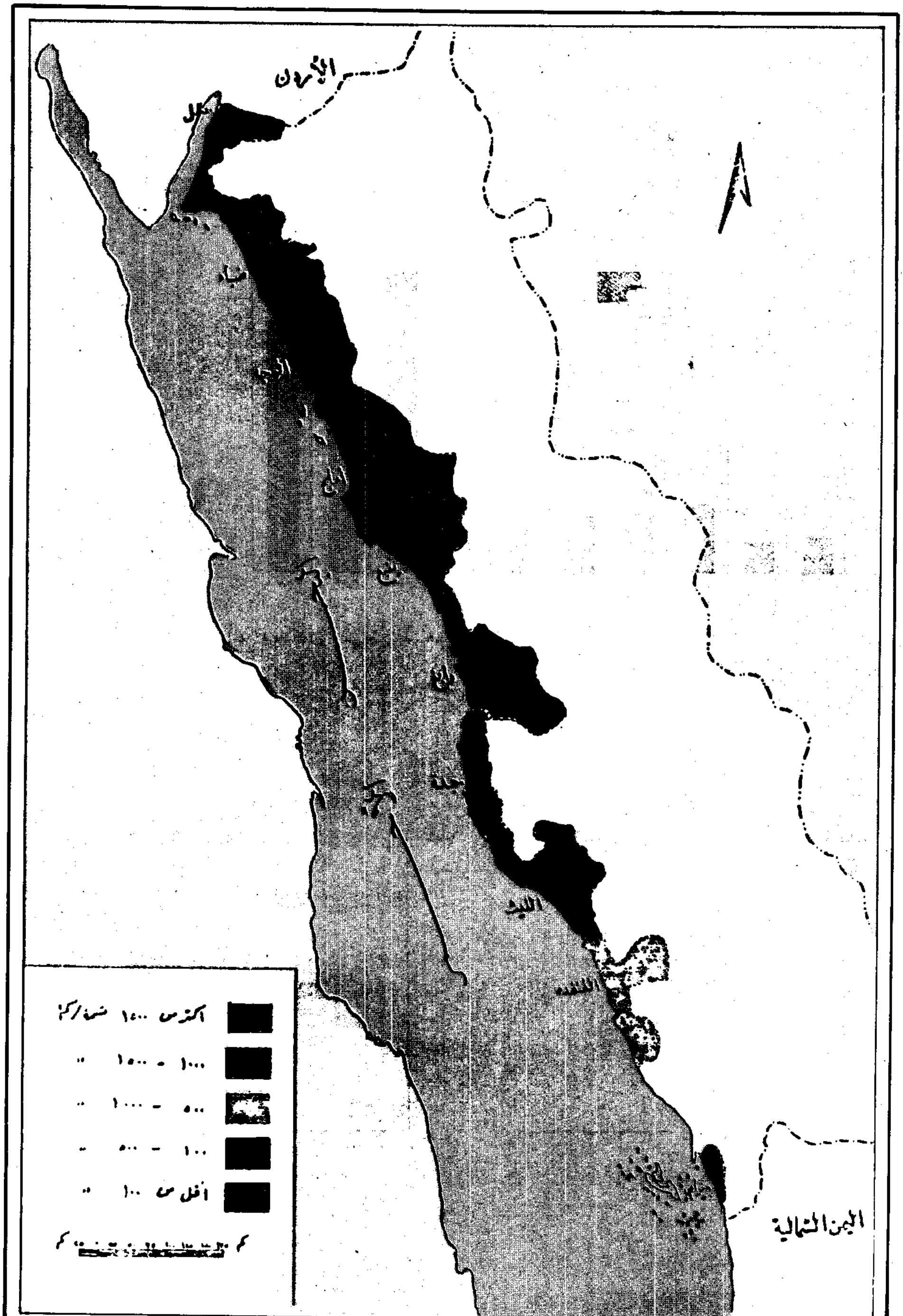


الزيادة السنوية



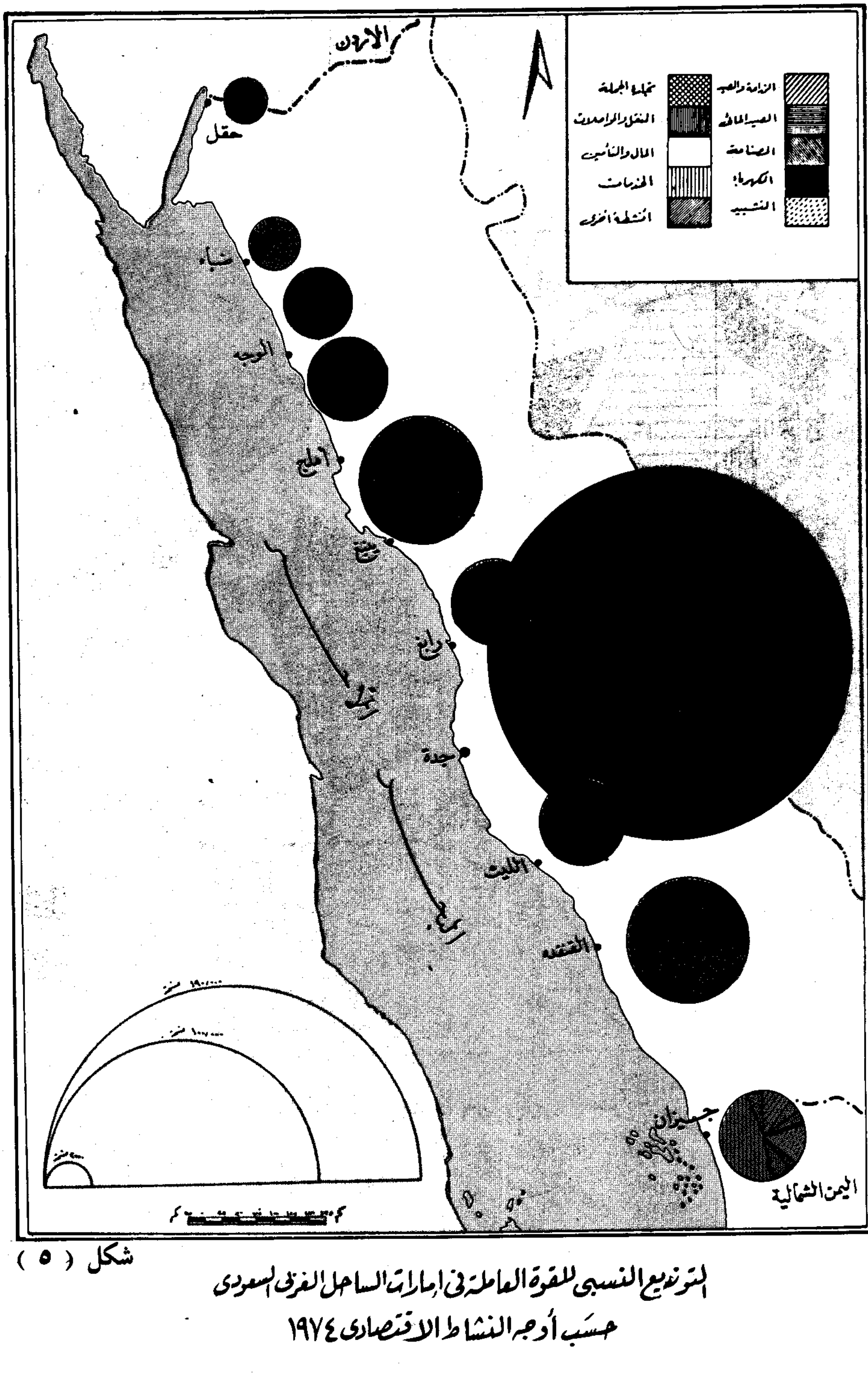
نسبة التغير خلال الفترة ١٩٧١ - ١٩٧٤

عدد السكان ومعدل نموهم السنوى فى الموانى السعودية على البحر الأحمر (١٩٧١ - ١٩٧٤) شكل (٣)



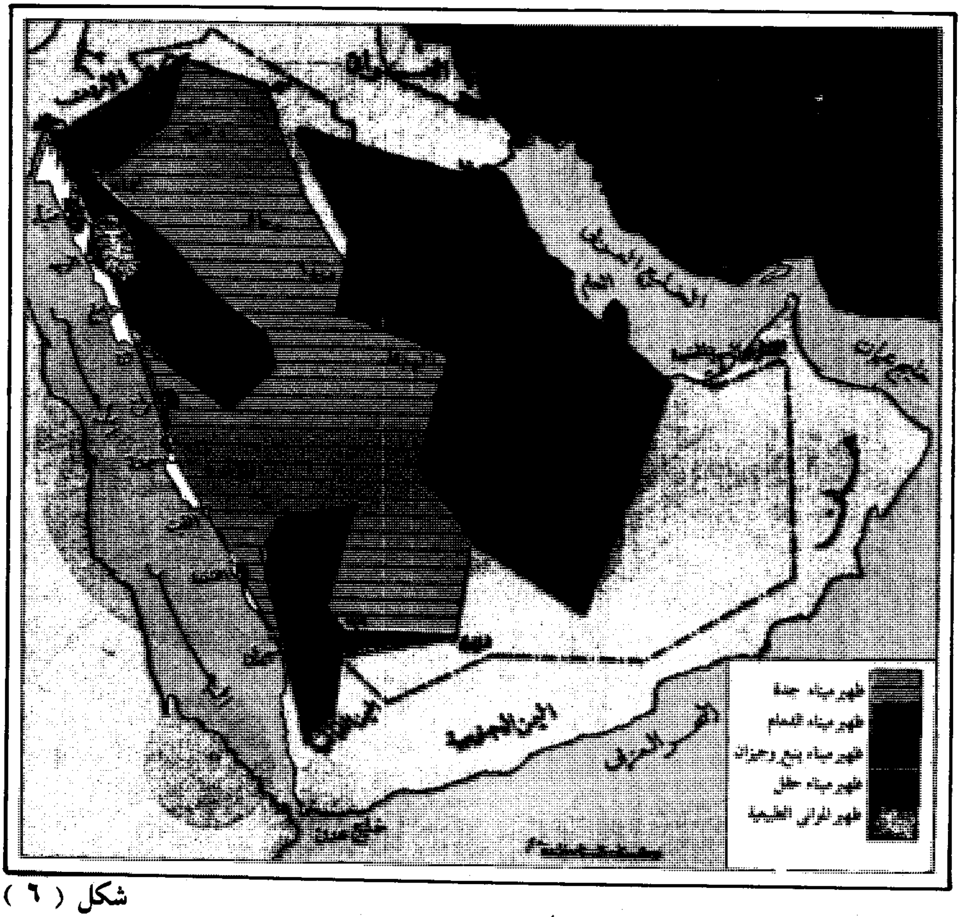
شكل (٤)

توزيع الكثافة العامة فى إمارات الساحل السعودى الغربى ١٩٧٤



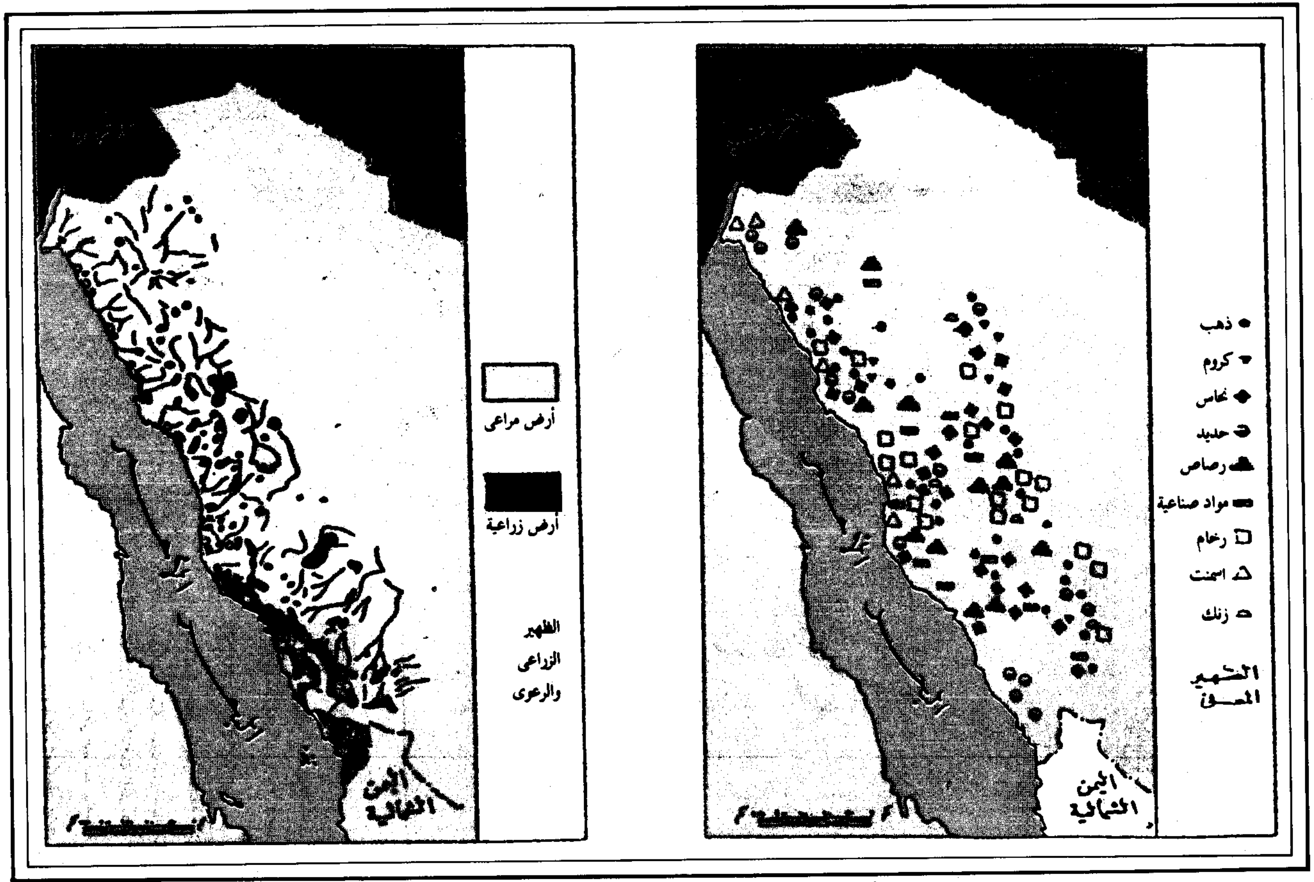
شكل (٥)

التوزيع النسبي للقوة العاملة في إمارات الساحل الغربي السعودي
حسب أوجه النشاط الاقتصادي ١٩٧٤

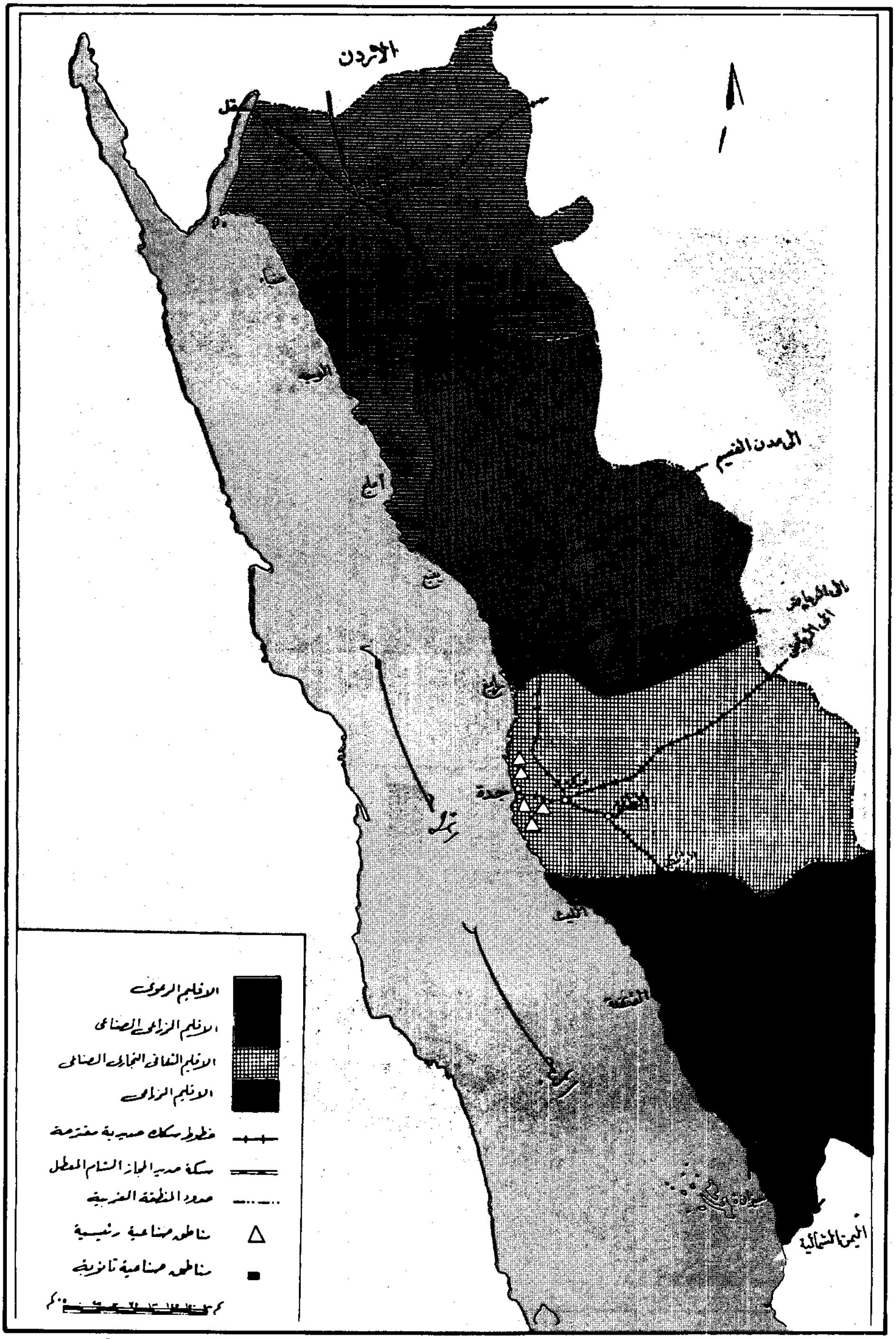


شكل (٦)

التحديد الفعلى لأقاليم الظهير للموانئ السعودية



شكل (٧٠) الظهير الإقتصادى للموانئ السعودية على البحر الأحمر



شكل (٨)

الخريطة التخطيطية الاقليمية المقترحة للمنطقة الغربية من السعودية

فهرس الجداول

الرقم	الموضوع	صفحة
١١	التوزيع النسبي للقطاعات الاقتصادية الثلاثة في إمارات الساحل السعودي الغربي ١٩٧٤ م..............	٦٠
١٢	تطور عدد الأرصفة في الموانىء السعودية خلال الفترة ١٣٩٧ - ١٤٠١ هـ/١٩٧٧ - ١٩٨١ م..............	٦١
١٣	طاقة الموانىء السعودية (بالأطنان الوزنية) للفترة ١٣٩٨ - ١٤٠١ هـ/١٩٧٨ - ١٩٨١ م........................	٦٢
١٤	المشروعات الرئيسية الواقعة ضمن النظير (المجال البحرى) والنسبة المئوية للمجموعة التى أسهمت بها خلال الفترة ٦٨ - ١٩٧٨ م	٦٣

فهرس الخرائط

Arabian ports and reaches as far as U. S. A. and Canada ports. Jiddah port developed in accordance with the development plans to rank first among the ports of the kingdom as well as the other ports of the Red Sea.

The situation as represented by the Saudi Red Sea ports in consequence to the development plans which concentrate on certain areas on the coast demands some change so as to investigate fully all the resources of the various Local environment which will lead to a redistrbution of population, a device that will serve in developing the small ports in the area.

Some of suggested elements that should be taken in consideration for future development plans are:

a — the economic resources of the district.

b — the natural geographical elements.

c — Population.

d — Transport: tranrportation is a prerequisite of any economic investigation in such an area. The present transportation network of paved roads serves to connect the Saudi cities and towns together but they still fall short from satisfying the needs of developing those ports. Scientific analysis of the present metwork points to the weakness of the connectivity index and proves the presence of only 10%. of the possible lines connecting the notes.

e — Better investigation of the local resources of the hinterland of these small ports and the exploitation of these resources, will attract human element and will finally make these ports active as centres for exporting or industrializing the raw materials offered by the local resources.

This is partly due to the gegraphical and other human factors that attract or dissuade the human element, and partly due to the fact that some Emirates in this region extend over big areas of poor economic resources.

The population growth is ever increasing because of the constant migration from the rural areas and the imigration from outside the boarders to these ports. The rate of imigratory movements to the various ports is variable. Al Qun fuddah, Rabigh and Duba receive the highest percentage (60% 31% and 26% successively) It is 18%, 16%, 12% and 7% successively for Haql, Jiddah, Al Wagh and Al lith. The economic stagnation here and the development plans active in the main centres in the coastal area are responsible for the low rate of imigration and imigration to Jizzan, Yanbu and Ummluj, being 2,1%, 1,9% and 1,2% successively. The region is at the youth stage of age structure of the population About 44% of the population is under 15 years. Number of males in these ports exceeds the number of females because nearly all the activities depend on the male element, the rate of increase varies from 102 in Umluj and Al Gunfudah to 140 in some other ports.

The economic basis of the coastal Emirates (taken to exmplify the ports) depends on the natural geographical elements and the human elements combined. The labour force which amounts mearly to 30% of the population, increase in Jiddha to 32%, this rate decreases to 19% in Al Qunfudha. The commercial and industrial activities concentrated in Jiddah offer jobs is 93% of the total labour force in thise district. This rate decreases to less than 1% in some other ports with hinterlands depending on agriculture and grazing activities which engage 65% - 81% of the total labour force in these districts. The govennment development plans with their concentration of expanding Urban areas resulted in great and rappid chang in the parts lying within these areas but the other parts in the other districts do not practise any active change. Jeddah port, with its dominent functions and because it includes about 25% of the total population of the kingdom has 45 docks of the total Saudi dock which amounted in 1981, to 114 docks. Jiddah docks represent 40% of the total number of docks in the Kingdom, and 77.5% of the total number of docks (58) of the Saudi Red Sea ports. Yanbu has 9 docks, and Gizzan has 4.

The estimated cargo freighted to the Saudi ports was 60,000,000 tons in 1981. The Saudi Red sea ports received 37,000,000 tons, this volume is unequally divided among Jiddah (90%), Yanbu (5.7%) and Gizzan (4.3%). According to this consideration we can say that Jiddah hinterland extends to include all parts of Saudi Arabia, the hinterland of Yanbu does not extend beyond Madina and that of Gizzan extends only to Asir.

Jiddah highways are connected to a foreland that extends to the nearby

Population and development of the Saudi Ports on the Red Sea

The development of any given port depends upon the prevailing natural conditions in the hinter-land which govern the economic situation responsible for the population distribution in that distinct area. This is typical of the Saudi ports on the Red Sea which show variations in the density of population. Dense population is a prerequisite of the kingdom's western coast extending from 15 Km. north of port Haql on the Jordanian boarder in the north to the Yamani boarder in the south (Lat. 16° 20) Jiddah is the major port on this coast which includes two minor ports of Yanbu and Jizan and a group of less important ports like Haql, Duba, Al Wajh, Ummluj, Rabigh, Al Lith and Al Gunfudhah.

The natural conditions working in this area act positively and negatively to port development. The Red sea coast of Saudi Arabia is remarkable for its coral reefs but the presence of more than 28 creeks formed by the vallies ending to the sea made the building of various ports possible. The scarcity of rain (70 mm) is lately overcomed by desalination: 10 desalination plants give a daily produce of 639,000 M^3 of water for daily use. This amounts to 40% of the total local produce in the district which is 1,6 million M^3. Desalination projects faciliated the growth of settlements in these ports.

The human elements. With their various aspects, have their strong effects in the devlopment plans. Demogric studies show that the total population of the Saudi ports on the Red see is 666,000. Jiddah, being close to Mecca as. well as the political and the commerical capital of Saudi Arabia, has 84ß of this total number, Jizzan has 5% and 3% for Uanbu. It is expected that the Percentage for Yanbu wil increase greatly with the construction of the Petrochemical complex and oil - related activifies in that port.

The less important ports in the north (Haql, Dubba, Al Wagh and Ummluj) has 3,6% whereas the other less important ports of the south (Rabigh, Al lith and Al-Qunfudah) has 4%. The low density of population in those ports reflects the deficiency of the economic resources of the hinterland.

The density of population points to big variations in the population distribution. Population density in some Parts of this district reaches 2846 person per $Km.^2$, Whereas in other parts like Duba, it is 28 persons per $Km.^2$

محتويات البحث